

#### 4. 5 まとめ

##### 4. 5. 1 外地計画における街路の特徴と思想

京城、新京、哈爾濱の都市計画から読取った街路の計画・設計思想を表4.5.1に示す。

外地の都市計画における街路の計画・設計においては、都市の骨格形成の担保、街路の主軸化、都市の主軸の形成、シンボル性の重視、地区の中心性の演出などの思想がみられ、すなわち「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たといえよう。外地計画は、新市街地計画としての性格が強く、街路を計画・設計することによって、都市をつくるという意識がかなり強かったものと思われる。すなわち、都市計画を強く意識した街路の計画・設計であったと言える。

また、アメニティーの担保や景観的配慮に関する様々な思想もみられ、すなわち「魅力ある街路空間を計画・設計する思想」も重視されていたといえよう。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、広幅員街路による市街地の大分割という形でみられるが、防災に関する記述等もあまりみられず、それ以外にはあまり顕著ではない。

表4. 5. 1

視点	特徴及び背景	思想
基本的 要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>・T字状に広幅員街路が配置されている<sup>K)</sup></li> <li>・駅前広幅員（最大級の幅員）の街路が配置されている<sup>K) S) H)</sup></li> <li>・駅とシビックセンターを広幅員街路がつないでいる<sup>H)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の骨格形成</li> <li>・防火機能</li> <li>・駅の重視</li> <li>・街路の主軸化</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・矩形と放射を組合わせた街路パターンとなっている<sup>K) C)</sup></li> <li>・矩形の街路パターンとなっている<sup>H)</sup></li> <li>・放射状の広幅員街路を軸線とした複数の傾いた格子状の街路パターンが組合せられている<sup>S)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の骨格形成</li> <li>・防火機能</li> <li>・焦点の重視</li> <li>・敷地の形状に対する配慮</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・焦点に象徴的建造物が位置するように広幅員街路を配置し、ビスタ・アイストップの連続景観を構成している<sup>K)</sup></li> <li>・広幅員街路の端部に重要施設がくるように配置している<sup>K) S) H)</sup></li> <li>・公共建築と一体にシビックセンターを計画している<sup>H)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・焦点の重視</li> <li>・ビスタ・アイストップ景観の形成</li> <li>・都市の主軸の形成</li> <li>・街路のシンボル化</li> <li>・重要建造物のシンボル性強化</li> <li>・建築との一体性</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広幅員街路の中央に並木を持つ遊歩道が設けられている<sup>S)</sup></li> <li>・並木を持つ側方分離帯によって高速車道と緩速車道(6m<sup>S)</sup>)を分離している<sup>H)</sup></li> <li>・広幅員の緑地帯(公園)を含む街路が計画されており、街路園施設道路という名称がつけられている<sup>H)</sup></li> <li>・前庭緑地が断面の中に位置付けられている<sup>H)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者空間の重視</li> <li>・路上駐車に対する配慮</li> <li>・公園道路の思想</li> <li>・緑の重視</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ロータリー交差点が採用されている<sup>K) S) H)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・焦点の重視</li> <li>・街路景観のアクセント</li> </ul>
環境 要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広幅員街路上の都市の中心部の位置に広場を計画している<sup>K) H)</sup></li> <li>・広場周囲に公共建築を配置している<sup>S)</sup></li> <li>・大規模な駅前広場を整備している<sup>S)</sup></li> <li>・駅前広場から放射状に広幅員街路を配置している<sup>S)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・焦点の重視</li> <li>・街路景観のアクセント</li> <li>・地区の中心性の演出</li> <li>・広場のシンボル化</li> <li>・駅及び駅前広場の重視</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南大門周辺に植樹を施し、交番、電話ボックスを設けている<sup>K)</sup></li> <li>・ロータリー中央に公園化した大きなアイランドを設けている<sup>S)</sup></li> <li>・広幅員街路上のロータリー中央のアイランドに塔状の建造物が計画されている<sup>S)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アメニティ機能(小公園)</li> <li>・焦点の重視</li> <li>・ビスタ・アイストップ景観の形成</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・4列以上の並木が整備されている<sup>S) H)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緑(並木)の重視</li> <li>・アメニティ機能</li> </ul>
環境 要素	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建築規則に街路拡幅のための建築のセットバックの規定がある<sup>H)</sup></li> <li>・建築規則の建築高さの制限が街路幅員との関係で規定されている(街路幅員の1.5倍を越えてはならない)<sup>H)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建築との一体性</li> <li>・D/Hに対する配慮</li> </ul>

K) 京城、C) 長春溝鉄付属地、S) 新京、H) 哈爾浜

#### 4. 5. 2 外地計画における街路の計画・設計思想

まず、前提条件として、外地の計画は新市街地計画か、市街地の再整備計画かということについて触れる。京城の計画はもともと漢城が存在したわけであり、市街の拡大はしたものの基本的には市街地の再整備計画と言えよう。新京については、長春の満鉄付属地の計画が本研究の対象時期の少し以前に行なわれているが、ほとんどが新市街地計画であり、哈爾浜ではロシア時代の計画もあるが、計画域が著しく拡大しておりその計画域のほとんどが新市街となることから、やはり新市街地計画と言える。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

まず街路パターンについてみていく。

新京の計画に先立って行なわれた長春の満鉄付属地の計画では、街路網構成は格子状に斜路を加えた街路パターンとなっていた。これは市区改正計画などではみられない街路パターンであり、この計画に先んじてみられるのは後述するロシア時代の哈爾浜の計画においてである。満州国の首都としての新京の街路網構成をみると、主要な広幅員街路（表通りクラスまで）が、広場をつなぐ形で放射状に配置され、広幅員街路の周囲の街路はその軸線に沿って格子状に配置されている。つまり、主要街路は複数の広場を中心とした複核の放射状の街路パターンを持ち、その広幅員街路を軸線として格の低い街路が配置されているという街路網構成となっているのである。格の低い街路どうしの傾きの異なる格子の接する部分については公園が配置し処理している場合もある。新市街地計画であるからこそ思い切った街路パターンがとれたものと思われるが、形態としてはベックマンの官庁集中計画と同系列のものと言えよう。

京城の計画では、最も早い1926年の第1次の計画では交差点に円形もし

くは矩形の広場を設け、格子状に斜路を加えた街路パターンとなっている。しかし、1928年の第2次計画では斜路はわずかに2本となりほとんど格子状の街路パターンとなり、1930年の第3次計画では郊外部の特殊な部分と南大門付近を除けば格子状の街路パターンとなっている。既に漢城という市街地が形成されているとはいえ占領地の計画であり、当初はかなり自由に満鉄付属地の流れを組む格子状に斜路を加えた街路パターンとして計画したが、結局既にかかなり集積した市街地の再整備計画という制約条件のもと、既存の街路の拡幅を主とした、市区改正から帝都復興へと流れる格子状の街路パターンに落着いたと解釈できよう。

哈爾浜のロシア時代の計画の街路網構成は、格子状に斜路を加えた街路パターンとなっている。直接の影響があったかどうかは定かではないが、形態上は長春の満鉄付属地の計画、さらには京城の第1次計画と同様のものであるといえよう。満州国となってからの哈爾浜の街路網構成は、興満大路を軸線に据えた細長い格子状の街路パターンとその南方の格子状の街路パターンが組みあわさったものであり、この両者がやや傾いた関係にあるとはいえ、基本的には格子状の街路パターンであったといえる。満州国時代の哈爾浜の街路網配置はロシア時代の計画を踏襲してはならず、直接の関連は明らかではないが、形態上は市区改正、帝都復興の流れをくむ、格子状の街路パターンであったといえよう。

次に街路の階層数についてみることにする。

新京においては、執政府に突当る幅員60mの目抜き通り（順天大街）、中央に高速度車線を抱く幅員45mの交通幹線、幅員18mの表通りクラス、それよりもやや幅員の狭い裏通りクラス、突抜き路地のような形態の街路の5段階の階層構造の街路の存在が計画図より読取れた。

京城における街路の階層構成について、第2次計画図と第3次計画図をみると、京城駅から朝鮮総督府までの最大幅員の目抜き通り、市街を大きく分割する幅員24～28m（12～15間）程度の表通りクラス、その裏通りにあたる幅員12～15m（6～8間）の街路の3段階の階層構造の街路の存在がわかる。この幅員以下の街路については、これらの計画図をみる限りでは明らかでない。

哈爾浜においては、幹線街路についてみると、新駅とシビックセンターを結ぶ幅員100m（興満大路）の目抜き通り、ロシア時代の旧市街とシビックセンターを結ぶ幅員106m（通道街）の交通幹線、幅員40mと幅員25～30mの2段階の表通りクラスの街路が存在した。また、特殊街路として幅員120mクラスの公園道路も存在し、全部で5段階の階層構造の街路が計画されていたことがわかった。

解釈に使用した図面の制度が必ずしも一致していないため、一概に比較はできないが、交通幹線の存在が、京城において明らかではないが、目抜き通り、表通り、裏通りという街路の格は存在しており、新京と哈爾浜では交通幹線としての街路も存在していた。細街路に至る部分については明確ではないが、帝都復興と同様の街路の格が考えられていたとも考えられよう。

#### b. 都市の分割

京城の第2次計画、第3次計画をみると、京城駅から朝鮮総督府に至る広幅員街路と表通りクラスの街路（幅員24～28m）の街路によって、T字型に市街が大きく分割されている様子がわかる。街路整備にあたっての記述の中にも防火に対する配慮が記述されており、広幅員街路によって市街を分割し、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。

新京、哈爾浜については広幅員街路や緑地によって市街が大分割されているものの、防火に対する特別な記述もみられず、広幅員街路によって市街を分割し、都市の防火を図るという考え方の存在は明確とはならなかった。

新京、哈爾浜については基本的には新市街地の整備であり、防火ということでは当然のことでありわざわざ明文化していなかったとも考えられるが、筆者の調べた限りでは、帝都復興にみられる、広幅員街路によって市街を分割し、都市の防火を図るという考え方は、市街地の再整備計画である京城においてのみ明確であったといえよう。

#### c. 都市の顔づくり

新京の計画に先立つ長春の満鉄付属地の計画では、駅前に広場が整備されるとともに駅前に最大級の幅員をもつ街路が配置されており、駅を焦点にもつ目

抜き通りとして計画されていたと考えられる。新京においては、執政府に当たる順天大街は満州国の首都の執政府前の街路として、目抜き通りでありシンボル性の強い街路であったと考えられる。執政府は平面図上では順天大街の焦点に位置するように配置が決められている。順天大街はそのシンボル性を保障するように中央に遊歩道をもち4列以上の並木をもつ横断面構成となっている。また、新京駅から、満鉄付属地を抜け南に延びる大同大街は交通幹線としての性格が強かったと考えられるが、中心部に大規模なロータリー形式の交差点広場（大同広場）をもち、新京の中では格の高い目抜き通りにちかい表通りとしても位置付けられよう。計画のみに終わってしまった東新京駅付近の街路は放射状に駅を焦点として持つよう計画されているが、これらの街路は順天大街に比べて格は落ちるものと考えられ、幹線のひとつではあるが目抜き通りとして位置付けられていたかどうかは明らかではない。

京城における京城駅から朝鮮総督府に至る広幅員街路は、前述のようにその広幅員であることから防火道路としての性格ももっていたものと思われるが、やはりこの広幅員街路は非常時の役割よりは、駅から最も象徴的であるべき場所すなわち朝鮮総督府までの目抜き通りとしてのシンボル街路的な性格が強かったものと考えられる。この京城における京城駅から朝鮮総督府に至る広幅員街路は行止まりの形態であり、広域の交通幹線としての役割はほとんどなかったといってもよい。後述するように、この広幅員街路は象徴的建造物を焦点におくビスタ・アイストップの連続景観を構成しており、都市の主軸を形成するとともに、街路をシンボル化していた。また、この街路の構造が、もう一面で象徴的建造物のシンボル性を強化していたとも言えよう。また、表通りクラスの街路は広域の交通幹線としての役割も担っていたものと考えられるが、その中で特に鐘路から東大門通りは、漢城時代の鐘路を拡幅したものであり、表通りの性格が強かったものと思われる。

ロシア時代のハル濱の計画では、駅前通りの車站街、大直街はその交点のロータリー交差点の中につつ中央寺院を焦点として持つ目抜き通りとして計画されていたと考えられる。特に車站街は駅も焦点の位置にくるよう配置されている。ハル濱においては、新駅とシビックセンターを結ぶ幅員100mの興満大路は新市街地中央部の新駅に突当る目抜き通りでありシンボル性の強い街路で

あったと考えられる。興溝大路の両端、新駅と、シビックセンター側の官庁（市公署）はいずれも平面図上は興溝大路の焦点に位置するようその配置が決められている。興溝大路は、公園道路としての性格をもつ120mの広幅員街路と同様街路園施設道路と名付けられ、公園を中に含む構造となっていた。中央部にも並木があったようである。

目抜き通りは、長春の満鉄付属地、ロシア時代のハル濱、新京、京城、ハル濱のいずれにおいても存在していたといえる。すなわち、いずれの計画においても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。

また、いずれの目抜き通りについても、人間の視点からどの様にみえるかは別として、平面図状ではその目抜き通りである街路の焦点になんらかの象徴的建造物（駅、官庁など）が位置するような軸線構成がとられていた。特に駅前通りという目抜き通りについては、新京の計画でこそ明確ではないものの、いずれの計画でもみられ、ベックマンの官庁集中計画、帝都復興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

新京の計画に先立つ長春の満鉄付属地の計画では、駅前通りの目抜き通りの焦点に駅がくるように計画されたと考えることができ、焦点に対する配慮を読み取ることができる。新京では、街路の端部に駅や執政府などの重要施設がくるように広幅員街路とその施設の配置が考えられ、焦点を重視していたことがわかる。特に大同広場では予想図1枚であり実現していないので明確にはいえないが、交差点内に塔上の建造物が計画され、これはビスタ・アイストップ景観の実現を考えていたともいえる。しかし、執政府前の順天大街をみると中央に大量に植樹された遊歩道をもつ構造となっており、執政府をアイストップとするビスタ・アイストップ景観の形成からみると矛盾した横断面構成となっている。この2点を考えると、どの程度ビスタ・アイストップ景観の形成を考えていたかは疑問である。

京城における京城駅から朝鮮総督府に至る広幅員街路は、象徴的な建造物の

位置で2回屈曲し、京城駅から南大門、南大門から京城府庁、京城府庁から朝鮮総督府の3つの部分に分節化されるとともに、南大門、京城府庁、朝鮮総督府がそれぞれの部分の焦点に位置するように配置されており、ビスタ・アイストップの連続景観を構成している。

ロシア時代の哈爾浜の計画では駅前通りの車站街とそれに直角に交差する大直街の目抜き通りはその交点のロータリー交差点の中にたつ中央寺院が焦点となるように計画されていたと考えられる。特に車站街は駅も焦点の位置にくるよう配置されている。哈爾浜の興満大路は両端が駅と市公署であり、平面図からだけみるとビスタ・アイストップ景観の形成を考えていたようでもある。しかし、前述したように中央部にも並木があるようであり、ビスタ・アイストップ景観の形成からみると矛盾した横断面構成であったようである。シビックセンター内部に着目すると、各街路の焦点の位置に公共の象徴的建築が配置され、焦点を重視していることは明らかであり、いわばビスタ・アイストップ型の景観を形成しているとも考えられる。

ロシア時代の哈爾浜の計画、長春の満鉄付属地の計画においては、駅を目抜き通りの焦点として扱っており、これはベックマンの官庁集中計画、帝都復興と同様のものといえよう。

京城の計画では官庁系の建築物（京城府庁、朝鮮総督府）を焦点として扱っており、これはベックマンの官庁集中計画における国会議事堂と同様のものと考えられよう。

ロシア時代の哈爾浜の計画、京城の計画では象徴的建造物（歴史的建造物、碑、寺社などを指す、この場合はそれぞれ中央寺院、南大門）を焦点として扱っている。これはベックマンの官庁集中計画における碑と同様のものと考えられよう。

新京、哈爾浜の計画においては、平面図的には官庁系の建築物や駅などを焦点として扱っており、焦点に対する配慮の存在は伺えるものの、その焦点に位置するものを街路上から不可視とするような街路の構造（中央に並木などの植栽がある等）となっていることから、疑問であるといえる。すなわち、新京、哈爾浜においては焦点の配慮は伺えるものの、どこまで配慮していたか疑問であるということができよう。

#### b. 一体設計、連係設計

新京の計画に先立つ長春の満鉄付属地の計画においては、特に他の施設等と一体的に街路を設計した一体設計はみられないが、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については、駅前に駅前広場が整備されるとともに、駅を焦点とする目抜き通りとしての駅前通りが整備されていることから、駅との連係設計があげられる。新京の計画においては、必ずしも設計レベルの問題ではないが、放射状の広幅員街路を軸線とした傾きの異なる格子の接する部分については公園を配置し処理している場合もみられ、いわば公園との一体計画ともいべき公園との一体性があげられる。また、広幅員街路の端部に官庁系の建築物を始めとした重要施設が計画されており、重要施設（官庁系の建築物）との連係設計もあげることができる。また、大同広場などの周辺には公共建築が計画されており、建築を広場と連係させて考えることによって、広場をシンボル化するという考え方もあったともいえよう。駅については、東新京駅の計画と同時に駅前の放射状の街路が計画されており、駅との連係設計もあげられる。

京城においては、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あまりみられない。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については、京城駅から朝鮮総督府に至る街路が、南大門、京城府庁、朝鮮総督府を焦点とした、ピスタ・アイストップ景観の連続する目抜き通りとして整備されていることから、駅、歴史的建造物、官庁系の建築物との連係設計が存在していたといえよう。

哈爾浜においては、目抜き通りである興満大路は両端に駅と市公署を持つ形として同時に設計され、またシビックセンターが官庁系の建築を含む公共の建築と同時に計画されている。しかし、建築と一体となった街路景観の形成を図ったというよりは街路の焦点の位置に駅、官庁系の建築物を配置したのみであると解釈する方が妥当であり、一体設計というよりは、連係設計とよぶべきであろう。したがって、哈爾浜においては、駅、官庁系の建築物との連係設計があったといべきであろう。さらに、哈爾浜の建築規則ではそれほど広幅員でない街路の沿道の建築物の高さは $D/H$ によって規定されており、また街路拡

幅のための建築物のセットバックの規定もあることから、建築に規制をかけ、建築物を街路に連係させて街路景観を構成するという考え方があったものと思われる。

まとめると、長春の満鉄付属地の計画においては、駅との連係設計、新京の計画では、公園との一体計画、官庁系の建築物、駅との連係設計、京城では、駅、歴史的建造物、官庁系の建築物との連係設計、哈爾濱では、駅、官庁系の建築物との連係設計、建築の規制による建築の連係設計があげられたわけである。

駅との、連係設計については帝都復興にもみられるものである。帝都復興でみられた、橋、橋詰広場との一体設計については、この外地の計画ではあきらかとはならなかった。

#### c. 道路敷内の景観設計

新京では、6.5 m、4.5 m、2.6 mの街路の横断面図からもわかるように、4列もしくは2列の並木が設けられており、並木による街路景観の演出という考え方があったものと思われる。街路を横断方向に5つもしくは3つの部分に分割し広幅員ゆえの冗長さをカバーしていたとも考えられる。4列並木は緩速車道をもつ複断面構成となっている。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。また、順天大街のように遊歩道を中央に設けたり、歩道端に並木を設けたりと、歩行者空間を重視していたことがわかる。また、ロータリー交差点形式の広場は単なるアイランドではなく公園として整備されており、広幅員街路上に小公園を設けるという観点でアメニティにたいして配慮していることがわかる。また、このロータリー交差点は街路を軸線方向に分節化し、広幅員ゆえの冗長さをカバーしていたとも考えられる。新京では、満鉄付属地における新京駅付近でも、市街東部の新駅（東新京駅、実現はされなかった）でも駅に対して比較的広幅員の街路が放射状にとりついており、駅前広場も大規模なものが計画されている。駅を複数の街路の焦点として考えていたと同時に、駅及び駅前広場を街路網の原点として重視していたものと思われる。

京城における京城駅から朝鮮總督府に至る広幅員街路は、象徴的な建造物の位置で2回屈曲し、京城駅から南大門、南大門から京城府庁、京城府庁から朝

鮮総督府の3つの部分に分節化されるとともに、南大門、京城府庁、朝鮮総督府がそれぞれの部分の焦点に位置することによって、広幅員街路ゆえの単調さをカバーしている。京城では南大門一箇所であるが、前述のようにロータリー形式の交差点とし街路景観にアクセントを与えるとともに、そこに植樹をなし（ここでは南大門の存在が大きい）、交差点広場の景観にも配慮している。また、交番、電話ボックスを設け、小公園的に整備し、アメニティ機能に対して配慮している。第1次計画では、市街地の中心部、鐘路・東大門通り上に矩形の交通的にはよく意味のわからない大規模な広場が計画されており、当初はこの広場によって地区の中心性を演出しようとしていたとも考えられる。

哈爾濱においては、幅員100m以上の広幅員街路（目抜き通りとしての幅員100mの興満大路、交通幹線としての幅員106mの通道街、幅員120mの公園道路）は、いずれも街路施設園道路と名付けられ、公園道路としての性格をもっている。すなわち、広幅員街路内にいわば公園ともいふべき広幅員の植樹帯を設けることによって、広幅員街路ゆえの冗長さをカバーしようとしていたと考えられる。しかしながら、街路内の植樹によって広幅員街路が一本の街路として認識されない場合があることや、沿道の建築の高さがたりないため、どうしてもしまりのある空間とはならないなど、100m以上の広幅員街路については冗長さが十分カバーされているとは考えられない。哈爾濱の新駅には、ロータリー形式の駅前広場が計画されているとともに、そこには市街地の軸線である興満大路がとりついている。詳細はわからないが、駅及び駅前広場を重視していたことがわかる。また、シビックセンターの中央にはロータリー形式の交差点が設けられており、地区の中心性を演出していたとも考えられよう。また、前述したように、哈爾濱においては100m以上の広幅員街路は街路施設園道路と名付けられ公園道路として計画されており、中に遊歩道の大規模なものともいえる公園を含む構造となっている。特に、幅員106mの通道街はロシア時代の旧市街とシビックセンターをつなぐ交通幹線と考えられるが、通道街は、豊富な植樹帯と、疾行車道、緩行車道路面電車、前庭緑地を含む構造となっている。並木というよりは幅員の広い植樹帯によって、街路景観の演出を図っていたと考えられ、また、歩行者の快適性を含むアメニティに配慮されていたとも考えられる。

### (3) アメニティ街路

新京における、順天大街は、中央に16mもの幅員をもつ遊歩道を含む横断面構成となっている。また、哈爾浜については100m以上の広幅員街路は街路施設園道路と名付けられ公園道路として計画されており、中に遊歩道の大規模なものともいえる公園を含む構造となっている。それぞれ、目抜き通り、交通幹線ではあるが、いずれもアメニティ街路の系譜上にも位置付けることのできるものであるといえよう。特に哈爾浜の通道街についてはその中に騎馬道も含む横断面構成となっており、明治神宮関連街路のうち、内外苑連絡道路と共通するものをもっているといえる。

---

#### 4章の参考・引用文献

- 1) 越沢 明、「満州国の首都計画」、日本経済評論社、1988.12
- 2) 越沢 明、「哈爾浜の都市計画」、総和社、1989.4
- 3) 佐藤 昌、満州造園史 日本造園修景協会 1985
- 4) 五島 寧、漢城から「京城」への都市計画変容に関する研究 1990 東京工業大学社会工学科修士論文

第5章 戦時下の都市計画における街路の計画・設計思想

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

## 5. 1 法令関係

昭和4年10月に始まる世界的恐慌の影響を受けて、日本もたちまち経済不況（昭和恐慌）に陥った。昭和6月に勃発した満州事変を契機として、わが国はアジア大陸に向けて原料市場獲得に乗り出し、国防体制の強化を図り、軍備拡張に力を入れ始めた。この結果、経済界は軍需景気によって息を吹き返し、戦争を拡大して植民地を増やすことが、産業興隆につながるという図式が動きあがった。このため、中国をはじめ、西欧諸国とも厳しく対立することになった。

昭和12年7月には日中戦争へと拡大するが、同年10月、防空法の公布により、防空計画の策定と実施が行われた。防空法は22箇条、同法施行令は17箇条よりなっている。その概要は、平時における防空の準備として防空計画の設定と、防空訓練に関する規定、ならびに有事の際における防空の実施上必要な規定とに大別できる。防空計画の主な内容は、大緑地の設定計画、消防器具・機械の配置計画、疎開計画、建物の分散疎開計画等であった。翌年昭和13年4月1日には、国家総動員法が公布され、戦時体制のもと、国民生活の全てが統制されていく。昭和13年には市街地建築物法が改正され、昭和14年には防火建築規則が制定され、一定の場合に木造家屋の耐火構造化、鉄筋コンクリートの屋根の耐弾構造化等を義務付けるなどの措置が行なわれた。また、昭和15年には、防空体制強化のため都市計画法の一部改正があり、第1条の都市計画の目的の中に「防空」が加えられ、従来道路だけに認められていた都市計画制限が、防空緑地の必要上、公園・緑地・広場にも適用されることになった。このように防空の観点から各種の都市計画制限または計画が行われることになった。同年9月、国土計画設置要綱が決定され、次いで国土全体の合理的利用をめざす産業・文化・人口配分を含む総合的土地利用計画が発表された。昭和18年には、都市計画法及び同法施行令に戦時特例が定められ、また市街地建築物法も戦時特例により、工業地域以外の用途規制が休止された。

また、第2章の街路構造令の解説の部分でも述べたが、街路構造令は、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った。すなわち、街路の計画、設計についての法的基準は帝都復興の時代と同じものであったわけである。

## 5. 2 戦時下の都市計画の概要

### 5. 2. 1 新興工業都市計画の概要

都市への人口集中と既成工業地域への工場の累積とがもたらした防空防火上の弊害に対処するため、国土計画的見地から、旧陸海軍施設、軍需工場および関連施設整備に要する大規模な土地の供給を目的とし、さらにそれらを中心として区画整理手法により新市街地を造成しようとした。これがいわゆる軍都整備事業もしくは新興工業都市整備事業といわれるものであり、昭和15年度より国庫補助の措置も採られている。新興工業都市は昭和15年で全国16都市、土地区画整理面積は1万2875haにのぼり、昭和16年にさらに17都市が追加された。その代表例は広（姫路市郊外、991ha、日鉄広畑工場の立地）と、相模原（1,594ha、陸軍兵器の立地）であった。（表5. 2. 1 参照）

新興工業都市計画は、規模が大きいため、住区理論が適用され、関係工場敷地および人口集積を考慮して区域を決定し、事業の性格に鑑み、都市計画法旧第13条により府県または市町村が事業主体となって土地区画整理事業を施行するもので、時局がら特に防空防火に重点をおいている。このような新興工業都市計画の事業は官庁プランナーにとって白紙の状態から実際に都市を創り上げるニュータウン建設という初めての経験でもあった。

表5. 2. 1 新興工業都市土地区画整理事業一覽

府県名	現住所名	地区名	面積 ha	事業年度	主要施設	備考
神奈川県	相模原市	相模原	1,594	昭.14~25年	陸軍兵器製造所	旧軍関係事業
	大和市	大和	620	18~25	飛行場、海軍工廠	旧軍関係事業
群馬県	太田市	太田	932	16~26	中島飛行機	
	日立市	多賀	108	16~43年度	日立製作所	旧軍関係事業
茨城県	日立市	日立	545	16~25	海軍工廠	旧軍関係事業
	春日井市	春日井	95	16~23	海軍工廠、精糖廠	
三重県	四日市市	津島	220	13~21	トヨタ自動車工業	
	松阪市	松阪	518	14~27	海軍燃料廠	
山口県	徳山市	徳山	991	13~25	日本製鉄	旧軍関係事業
	光市	空積	71	17~25	海軍工廠	旧軍関係事業
宮城県	多賀城町	多賀城	208	16~22		
	宇治市	宇治	15	18~21		
静岡県	菊川町	菊川	684	16~		
	浜岡町	浜岡	437	16~25	日本ソーダ、日立製作所	旧軍関係事業
埼玉県	川口市	川口	460	17~22	海軍工廠、九州飛行機	
	富山県	富山	474	15~		組合に移管
岡山県	八戸市	東岩瀬	386	14~		
	岡山市	八戸工業地帯	391	15~37	アルミナ	旧軍関係事業
和歌山県	和歌山市	福原	99	18~42	倉敷船渠、立川飛行機	旧軍関係事業
	佐世保市	河野	27	17~45年度	住友金属工業	
長崎県	佐世保市	柏浦	20	18~27	海兵団	
	大村市	大村	23	18~25	海軍工廠、航空基地	
	川棚町	川棚	250	19~		
計		23地区	9,168			

## 5. 2. 2 相模原の軍都計画の概要

高座郡座間町に昭和12年陸軍士官学校の移転を契機として、同郡新磯村、相原村、大野村の地域（現在の相模原市）に亘り陸軍第三病院、陸軍兵器学校、相模陸軍造兵廠等の諸般の重要軍事施設が相次いで設立されるなか、軍事産業の沸騰的飛躍に伴い相模原地方の急激な発展が予想された神奈川県は、「近キ将来ニ於テ人口十万以上ノ都市ノ出現ヲ見ルベキコトハ必至ノ情勢」（提案理由）と判断し、一刻の猶予もなく軍都建設事業実施にふみきる方針を固め、昭和14年度に入って相模原都市計画（相模原都市建設区画整理事業）を決定した。

事業内容は「相模原兵器製造所」を中心として、高座郡大野村・相原村・上溝町・大沢村の四ヶ町村にわたる地積5,353,000坪（17,696㎡）の区域にわたり昭和14年度より同20年度にわたる7ヶ年継続事業を持って施行しようとするものであった。即ち道路、公園、下水道等の新設拡築事業並に街廊宅地制の新設整正事業を渾然統一して施行すると共に合わせて、官公衛、学校用地の保留をなすものであって、これが事業費5,750,000円を要し、財源は県債、国庫補助金、県費補充金および土地売却代金を以ってこれにあてるものとした。

相模原軍都建設に対して並々ならぬ熱意と努力を傾けたのが、神奈川県都市計画課長野坂相如であった。氏は大正12年東大工学部土木工学科卒業、当時40歳前後の気鋭の士で、実際に相模原を幾度も訪れ、軍都の生みの親として活躍した。

ところで、計画の初期頃は地元の各町村で反対の動もあったが、相模原兵器製造所長渡辺中佐など軍人の「いかなる犠牲を払っても軍都と共に行動し、利害を超越してご奉公の一端をつくしていただきたい。無理を押し切るところにご奉公の意味があるのではないか」との発言により、「ご奉公」この一語に返すことばもなく、押し切られた形になってしまった。

相模原都市建設区画整理事業が軌道にのるとともに、当然おこってくるのが合併問題であった。表面にはあらわれないが、軍部が新しい軍都建設を期待していることはいうまでもない。区画整理地区とその周辺を含めた八か町村、す



なわち相原・大野・大沢・田名・上溝・麻溝・新磯・座間の町村長のあいだで協議会が開かれたのは昭和14年11月28日であった。協議会は県庁地方課長室で、八か町村長と県庁関係部課長が出席して「相模原軍都建設連絡委員会」結成の下相談が行われた。相模原軍都建設連絡委員会の第一回総会は、予定よりやや遅れた12月22日午後、県庁三階の第二会議室で開かれた。同時に規約や予算が決められたが、事務所は県庁地方課におき、委員は安岡県総務部長以下51名であった。こうして相模原軍都建設連絡委員会は発足し、合併運動の中心となって活躍した。紆余曲折を経て、昭和16年4月29日天長節の佳日、二町六か村は合併し、ここに面積108.71km<sup>2</sup>、人口45,482人の、町としては日本最大の相模原町が誕生した。「横浜貿易新報」は「新興軍都相模原町、けふ力強き産声を挙ぐ」と第一面トップに四段ぬきのみだして、新相模原町の概況や、合併の経過を掲げている。(資料5. 1 参照)

一方、相模原都市建設区画整理事業は、起工一年足らずで翌16年12月に太平洋戦争が勃発し、その後戦局が苛烈になるに従い物資、労力すべてに不足を来し、事業の進行を阻んだ。昭和14年度から20年度まで七か年で事業完了という当初の予定は延期を余儀なくされ、昭和20年12月の県会で、23年度までの期間延長が可決された。

さらに昭和21年11月農地調整法ならびに自作農創設特別措置法の実施に伴い、唯一の財源たる替費地まで農地の対象とされる気運にあって、障害に突き当たった。そこで22年以降は街路の路面工事も、排水工事も、公園工事もすべて中止ということになり、換地処分その他の完了事務に主力を注ぐことになった。その間も替費地売却問題について関係者間で協議が続けられたが、23年11月に至り、農林省・建設省・農地部・土木部四者の協議会が開催された。そこで区画整理施行中で換地処分前の替地は、現況が農地であっても農地買取計画は成立しないことが確認され、満二か年間対立していた農地部・土木部の見解もここに円満解決をみるに至った。さらに地元農地委員会との協議により24年4月覚書を交換し、事業財源の見通しもつき、換地処分事務も進行し、昭和25年4月県営相模原都市建設区画整理事業は完了したのであった。

## 5. 3 防空都市計画における街路の特徴および思想

### 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

当時の論文<sup>1)</sup>によると、防空都市計画における街路関係の設計の考え方は以下のようである。

- ①交通施設敷地計画においては、幹線道路は建築敷地を通過させないで、その側面を通過させるべきである。
- ②新しい都市に大停車場を一つだけ置くこと、及び多数の停車場を接近して配置することは高度防空の見地より避くべきである。
- ③主要停車場は特に空襲目標とされがちである。したがって旅客停車場付近の建築物は密集してはならない。むしろ停車場の前には広場即ち防空地帯を置くことが望ましい。停車場及びその他の重要な交通施設（たとえば港湾設備）はできるだけ建築地帯より遠くに設ける必要がある。
- ④増加する交通量を考慮して幅員を広くした幹線道路、及び建築地域開発のための道路は建物が倒壊した際にも交通を妨げない程の幅員とすべきである。
- ⑤両側に建物のある道路の幅員は、車道（約5.5m）と両側の建物の高さの合計を考慮して計算しなければならない。それによって建物が破壊した際、45度の角度から家の破片が落ちて来る場合にも交通の安全を保つことができる。住宅地域においては道路の幅員をそれ以上に広くすることが望ましい。

---

1) 東京市政調査会編、空襲と都市計画、第32巻、第2号、  
P.147～P.151、1941年

### 5. 3. 2 相模原軍都計画における街路の計画・設計思想

市役所前通りに着目し、そこから読取れる計画・設計思想を以下に示す。

#### (1) 基本的要素

##### a. 街路パターン

図5. 3. 1に示すように、街路を格子状（当時は帯状と呼んでいた）に配置している。また、近隣住区的な街路のパターンを採用している

帯状のパターンを採用することにより、街路が一カ所に集中することを避け、空襲時に対する都市の機能の維持を考えたものと読み取れる。

また、近隣住区的なパターンの考え方を採用することにより、防火の思想が読み取れる。

これは、当時の文献<sup>1)</sup>に、「放射状都市に比へ带状都市の防空都市計画上の有利性」という記述があり、防空を考慮した街路パターンであったと考えられる。

また、当時の技術者の懐古録<sup>2)</sup>に「相模原は近隣住区の考え方を採用した」という記述があり、これは近隣住区の考え方を、区画された防火帯に囲まれ、中心に学校等の避難空間を備えた理想的都市と拡大解釈し採用したものと考えることができる。

ところで、現在の都市計画上“带状都市”という概念は、図5. 3. 2に示すように、職住の機能を並列に配置するパターンをいい、これはまるで‘金太郎飴’のように、どこを切っても（空襲により破壊されても）機能が全体的には麻痺しないのである。

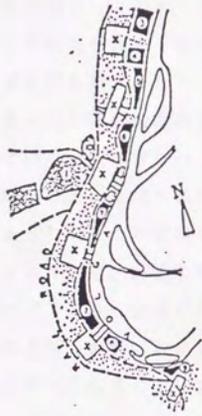
- 防災機能（防火）
- 防空機能

##### b. 格の異なる街路の配置

前掲図5. 3. 1から、以下の様な格の異なる街路の配置を読取ることがで



图5.3.1 相模原街路图



1. 空港
2. 休養の家
3. 木材工業
4. 冶金工業
5. トラクター工場
6. 機械工業
7. 製材工業
8. 化学工業および発電所
9. 造船所
10. 中央公園
- X. 住宅地および学校

図 5. 3. 2 带状都市 (スターリングラード)

きる。

交通幹線としての役割の大きい国道16号、交通幹線としての意味も持っているが兵器廠の前の道としてのシンボル性も兼ねている市役所前通りの、2本の広幅員街路が、市街地を大きく4分割するように十文字に配置されている。この2本の広幅員街路を基本として、概ね矩形(短冊状)の街路配置となっている。ただし、駅には3本の街路が取りついており、その周辺は放射環状的な街路配置となっている。駅に取りついている街路のうち、駅に直角に突当る街路は中でも最も幅員の広い街路であり、駅前通りは表通りとして位置付けられていたものと考えられる。この駅前通りと同程度の幅員の街路として、駅前通りの幅員が減じる位置から、前述の幹線街路の交点の広場に至る街路とそれに直交する街路があげられる。公園に突当る通りは通過交通を保障しているとは考えられず、直角方向の街路は駅に至る街路の一部である。また、この2本の街路はこの部分だけが幅員の広いものとなっており、この部分の2本の街路は表通りとして位置付けられていたと推測することができる。この表通りクラスよりもやや幅員の狭い裏通りクラスの街路が、市街を格子状に分割するように配置されている。その分割された矩形の区画内をさらに幅員の狭い横丁クラスの街路が敷地を短冊状に分割するように配置されている。この横丁クラスの街路は裏通りに直接接しない街路もある。全体の街路配置について、市街地の南東部分は、市街地中心部分と45度傾いた形の格子状の配置となっている。

### c. ロケーション

図5.3.1(前掲)、図5.3.3に示すように、市役所前通(上溝と兵器廠を結ぶ通)を縦の幹線、国道16号(新横浜中野線)を横の幹線とし、十文字に広幅員街路を配している。この十文字型の幹線道路を基として街割の形態が決定しているとともに、その交差部には大規模な公園が配置されている。

この十文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読み取ることができる。

この思想は震災復興都市計画にも見られると同時に、その後の戦災復興街路の計画にも受け継がれることとなる。都市内に十文字に広幅員街路を配置することにより、市街を分割し防火を図るという思想が存在していたことが読み取

相模原市建設區劃整理案圖

一九五二年五月分之二

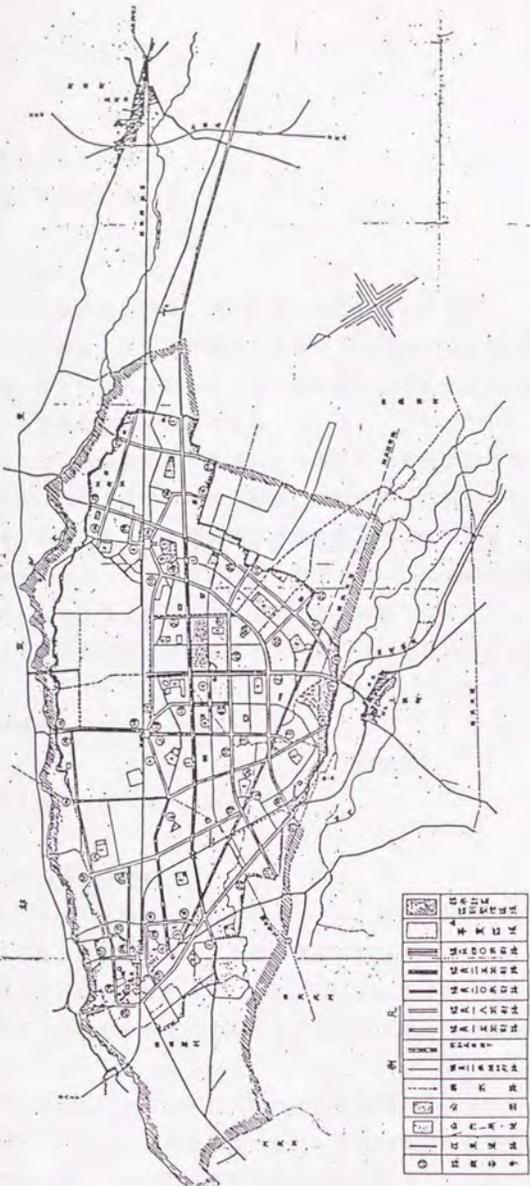


圖 5. 3. 3 相模原街路圖

れる。

- 都市の骨格形成
- 防災機能（防火）

#### d. 方向性

日当りが良好な方向で、かつ恒風方向と一致している

都市の保健衛生思想の重視と、空襲時の投下弾への対処が読み取れる。

当時の論文<sup>33</sup>にみられるように、防空都市を実現する上で都市の保健化を図ることの重要性が研究されている。

また、当時の論文<sup>43</sup>に「空襲によるガス等の各種の投下弾に対して中毒物質の蒸発及び散逸を速やかに行うため“主要街路の方向は日当りが最も良好でなければならぬ。”、“主要街路の方向を恒風方向に一致せしむ。”」という記述があるように、従来の都市計画に重視されていた保健衛生思想を見直し、防災機能として日照、通風について細やかな配置がなされていたものと読み取れる。また、軍都建設に理由を求め、理想的な計画を行ったとも考えることができる。

- 保健衛生思想

（アメニティー機能）

- 防災機能（投下弾への対処）

#### e. 重要施設との関連

図5.3.1（前掲）からわかるように、街路の端部には軍都のシンボルである兵器廠と駅が位置するように計画されている。

端部に重要施設を配置することにより、その街のシンボルとしての役割を担わせることや都市の空間的主軸の形成を図るといった思想が存在したものと思われる。

当時の懐古録<sup>53</sup>に「陸軍造兵廠の西門を拠点にして当時相北の都であった上溝へ向かって中軸化粧道路を設定した。即ち造兵廠を都市の象徴として考えた方針であった。つまりこの原野を造兵廠の門前町、又は城下町にする様な構想であった。」との記述もあり、戦時下という時局上、軍を賛美し国民の志気を

高める必要性があったため、軍の施設をシンボリックに演出し都市の空間的主軸を形成しようとしたと考えられる。もちろん、日本古来の都大路の思想の流れをくんでいるとも考えられる。

- 都市の空間的主軸の形成
- 街路のシンボル性

#### f. 横断面構成

図5. 3. 4に示すように、側方分離帯を設置しそこに植樹することにより、街路を高速車線と緩速車線・歩道を合わせた緩速道との二つに分けている。

街路を機能上高速車線と緩速車線・歩道を合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避難空間としての利用を考えたものと考えられる。

戦時下という時局上、避難空間の必要性が重視されていた。

また、帝都復興の際にもその設計基準の中で、緩速側の車線については、パーキングとしての利用をうたっていることから、当時は沿道のサービスを含めて、道路上の駐停車について、道路構造の段階から考慮していたことがうかがえる。

- アメニティー機能
  - (歩行空間の重視)
  - (路上パーキングスペースの設置)
- 避難空間
  - (非常時に緩速車線と歩道を利用)

#### g. 延長と幅員

幅員は40mで、兵器廠から国道16号(横の幹線)との交差点までの延長は600mであり、戦闘機の離着陸や戦車の往来ができるほどの延長と幅員を備えている(図5. 3. 5参照)。非常時には滑走路の利用や戦車の往来など軍事的な機能も兼ね備えていたと考えられる。

当時相模原兵器廠では戦車を製造しており、幅員に関しては当時の技術者の

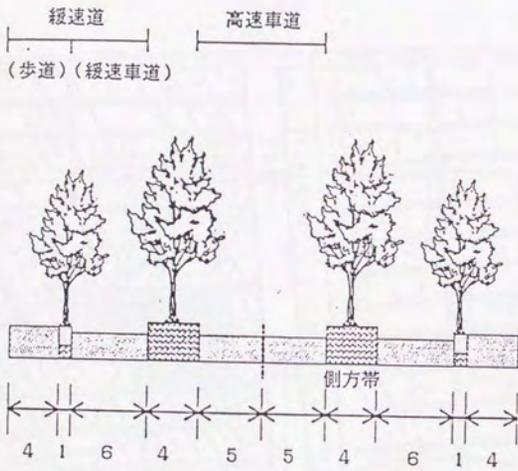


図5.3.4 相模原市役所前通り横断面構成図

相模原兵器廠

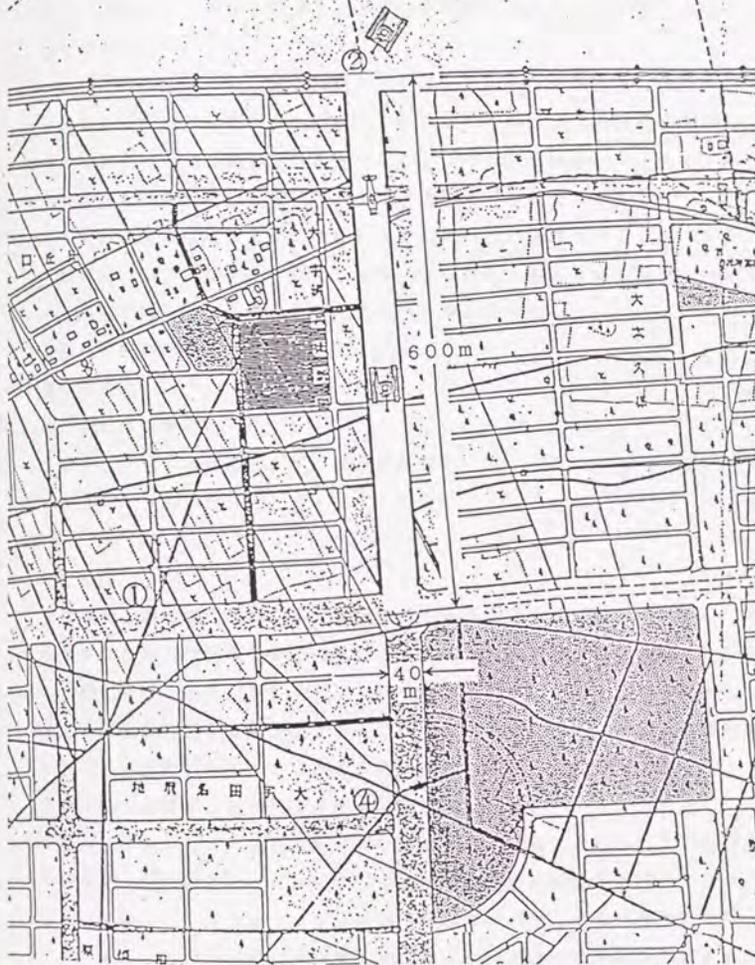


圖 5. 3. 5 相模原街路圖 (擴大圖)

懐古録<sup>24</sup>に「いざというときの飛行機の発着も考えて決めた。」との記述があり、軍都として非常時には広幅員街路を滑走路としての利用も考慮したものである。実際にこの延長と幅員は、当時の戦闘機の滑走路の最小単位と正しく一致している。

また、市役所前通りを、最も幅員の広い道とし、またその線形も延長ほぼ3 Kmにわたり直線としている。前述したように、この街は兵器廠の門前町として考えていた訳であるから、兵器廠の前の道（市役所前通り）をメインストリートたるべく、街路の格を重視したものと考えることができる。

さらに、相模原土地区画整理の設計に直接携わった浅野英へのヒアリングより「幅員については横断面の機能的積み上げではなく道路の格も重視した余裕のある道路空間を設計していた」ことも明らかになった。

- 街路の格の重視
- 防災機能
- 非常時の軍事利用

（滑走路利用、戦車の往来）

## (2) 節目となる要所

### a. 交差点

交差点では隅切がなされ、またロータリー構造を採用している。

単調になりがちな広幅員街路において、ロータリーを設けることにより、街路の焦点を演出し街路空間にアクセントを演出していたと考えられる。また、交差点に隅切をし、交差点空間をより広いものとすることによって、街路空間にアメニティ機能を付加していたとも考えられよう。

隅切は震災復興期にも同様な手法と思想がみられる。

交差点にロータリー形式を採用しているが、その平面図上の形態は、交差点をロータリー形式の広場とし、そこに象徴的な建造物を配置し街路のアイストップとして、ピスタ・アイストップ景観の形成を図った、西欧の典型的な例としてパリのエトワール広場、本研究で調べた、ロシア時代の哈爾濱の計画の中央寺院の存在する車站街と大直街との交差するロータリー交差点、京城の計画の南大門の存在するロータリー交差点などの、平面図上の形態とほとんど同じ

である。ロータリー交差点は交通処理という観点からはやや不利なものであり、これらを考えあわせれば、平面図上のことではあるが、交差点をロータリー形式とすることによって、焦点に対する配慮を払っていたともいえよう。しかし、相模原の市役所前通りについては竣工当時の写真がないためはっきりとは分らないが、我が国の近代街路の景観を見ると、アイストップの位置になら建造物のないことが多く、結果的には、必ずしもビスタ・アイストップ型の街路景となっていない場合が多い。

- アメニティー機能
- 焦点・アクセントの演出

(景観的配慮)

#### b. 路側広場

路側広場は、図5. 3. 1 (前掲)、図5. 3. 6 に示すように、十文字幹線の交差点付近に設けられ、半円と四角形を合わせた幾何学的な形をしている。

広幅員街路周辺の交差点に接して大型の広場を設けることは、両者相まって都市の中に修景と交流の核をつくり出す、という都市の骨格形成の考え方、街路と広場の一体性の演出による2本の街路の格の重視と強調という考え方の反映をみることができる。

と同時に、2本の広幅員街路の交点となることから、おそらく非常時の避難の大拠点として設けられていたとも考えられる。あるいは、上空から見て幾何学的な形とすることにより、夜間の空襲時には重要施設をのダミーとて、都市の偽装(防空)を図った可能性もある。

当時の論文<sup>9)</sup>等にみられるように、都市の偽装の研究が盛んに行われていた。また、同時期、パリ等では実際に都市の偽装が行われていた事実がある。(図5. 3. 7 参照)

さらに、当時の相模原土地区画整理の設計に直接携わった浅野英氏とのヒアリングから「路側の公園については街路樹の圃場を設けた」ことがわかり、空間的、景観的のみならず、機能的にも街路と公園(広場)の間に一体性があつたことがわかる。

- 都市の骨格形成

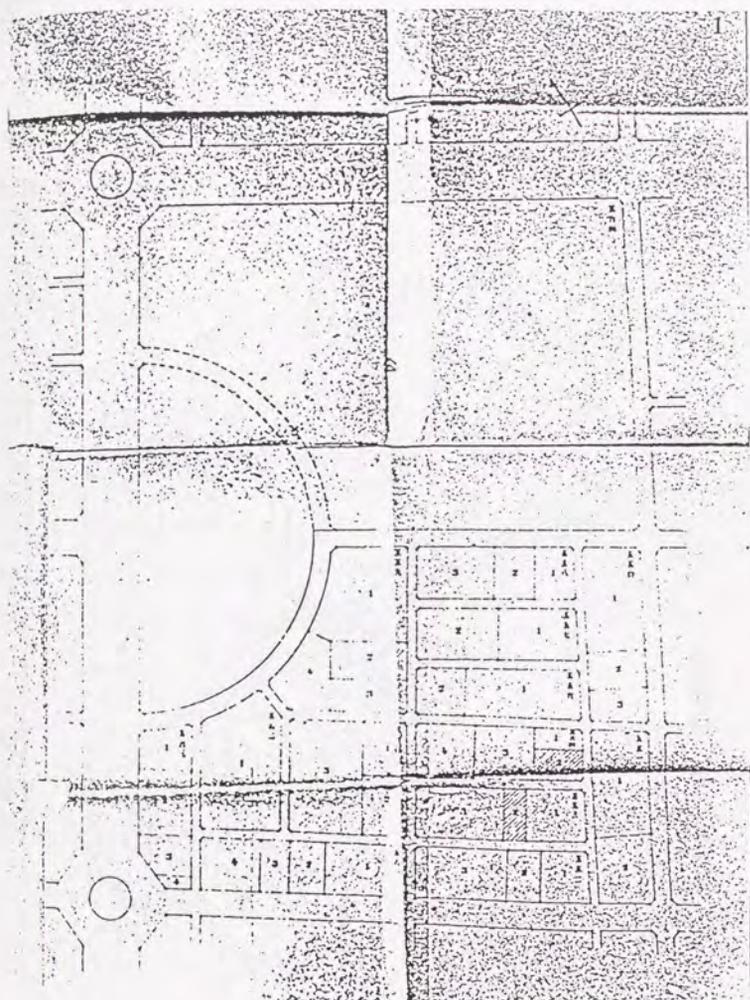


図5. 3. 6 路側広場平面図

巴里附近偽都市設置要圖

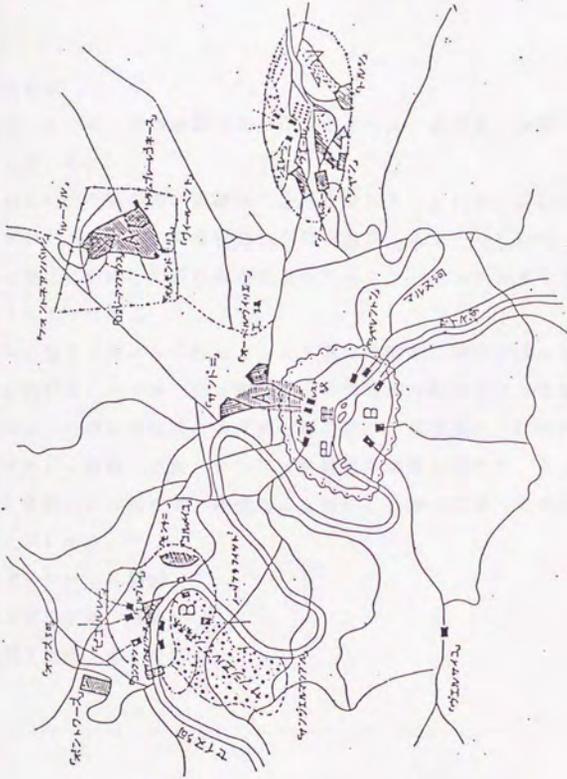


圖 5. 3. 7 巴里附近偽都市設置要圖

- アメニティー機能

(街路と広場の空間的・機能的一体性)

- 都市の偽装

(空襲時に重要施設を守るダミーとする、交差点部を遮蔽する)

- 避難空間

(3)ディテール

a. 街路樹

図5. 3. 5 (前掲横断面図)に示すように、側方帯、歩道とも街路樹が列植されている。

街路に沢山の植樹帯、街路樹や公園を設けることにより歩行者の快適性や地域住民のアメニティーを重視した空間を提供しようとしていたのはもとより、空襲の際には市民を街路の樹冠によりカムフラージュする考え方(防空)もあったと考えられる。

当時の論文<sup>9)</sup>等にみられるように、都市の偽装の研究が盛んに行われていた。また、同時期、パリ等では実際に都市の偽装が行われていた事実がある。

さらに、当時の相模原土地地区画整理の設計に直接携わった浅野英氏とのヒアリングから「路側の公園については街路樹の圃場を設けた」ことがわかり、空間的、景観的のみならず、機能的にも街路と公園(広場)の間に一体性があったことがわかる。

- アメニティー機能

- 景観的配慮(植栽)

- 防空機能(都市の偽装)

Faint, illegible text covering the majority of the page, likely bleed-through from the reverse side.

## 5. 4 湘南海岸公園道路の計画・設計思想

### 5. 4. 1 湘南海岸公園道路の概要

東京緑地計画協議会に先立ち、神奈川県では昭和初年から湘南海岸の公園化を構想し、湘南海岸公園道路もその一環として計画していた。恐慌が深まるなかで、県は失業対策事業を兼ねて遊歩道の建設を立案し、昭和5年（1930年）1月の通常県会に総経費120万円、三ヶ年継続事業として提案した。

その説明にあたった山県治郎知事（内務省都市計画局長を経て昭和4年7月に就任）は、公園道路の目的と効果について以下のように述べている。<sup>23</sup>

「この地方は県下におきましても風光が最も明媚でありまして、気候温和、住宅地域は別荘地として最も適当の場所であります。しかるに現在の国道は海岸線を去ること遠く、藤沢の辺りにおきましても海岸から一里以上あるし、芽ヶ崎・平塚方面においても海岸より二十町歩内外あるというような状況にありまして、片瀬・大磯間四里強に渉る数百万坪の絶好なる住宅地も交通不便のために全くその発達を阻害せられ、徒に天与の宝物を死蔵するに等しき感があるのであります。よって片瀬竜口寺前の所を起点としてまして江ノ島の対岸に出で、海岸の砂丘の上を走って相模川を超えて大磯に至って国道に合する新路線を開拓するところの計画を樹てたのであります。かくの如く致しますならばこの湘南一帯の絶好の土地に大にその本来の機能を發揮し、天下に誇り得る程の新しい住宅地が出来るのでありまして、この新しい住宅地には東京方面より、或は全国より来住者を多く増加するのみならず、ひいては外人招致の一助ともなつて、県の繁栄を増すこと少なからざるものがあるかと信じているのであります。」

つまり、湘南地方の地理的有利性を生かして観光開発や別荘によるリゾート開発を行い、国の内外を問わず集客するための、目玉にしようと考えたのであ

る。

片瀬から大磯に至る関係各町村もこの計画に大きな期待を寄せ、12月には湘南開発期成同盟会を組織して県に働きかけた。内務省の許可を得て、昭和6年（1931年）8月27日には起工式を行い、工事は失業救済事業として行われ、横浜市及び地元町村の職業紹介所に登録された農民・失業者が雇用された。藤沢町で登録したのは約400名に達し、うち半分は朝鮮人であった。

当初の計画では、辻堂海軍演習地を通過する予定であったが、海軍の許可を得られず、県は演習地を迂回する鶴沼・茅ヶ崎線、辻堂停車場・辻堂線県道として敷設することとした。相模川にかかる湘南を除く遊歩道は昭和10年（1935年）にはほぼ完成し、7月27日から開放されて海水浴客や避暑客に大きな便宜を与えた。開通式は湘南大橋の完成した昭和10年（1935年）10月23日に盛大に挙行された。

この湘南海岸公園道路は、日本内地で最初の郊外部における本格的なプロムナードといえよう。

この公園道路の特徴は、沿線の別荘地の都市計画的コントロール（建築線、空地確保）と、道路に併行する長大な都市計画の決定（湘南海岸公園、高麗山公園406ha）により海岸緑地の保存と風景開発の両者を結びつけようとしたことである。

道路の標準断面は41.35mで、乗馬道と山手歩道、海岸歩道が車道とともに設けられている。この公園道路の設計は戦前、公園緑地界の論客であった太田謙吉（都市計画神奈川県地方委員会技師、折下吉延の弟子の一人）が担当している。

この湘南海岸公園道路は戦後、交通量の激増により、遊歩道と乗馬道を撤去しているが、これが今日の134号線である。

#### 5. 4. 2 湘南海岸公園道路の計画・設計思想

湘南海岸公園道路に表れた計画・設計思想を以下に示す。

##### (1) 基本的要素

個々の要素の議論に入る前に、前項で記述した湘南海岸公園道路の計画目的から読み取れる思想を繰り返しておく。前項の山県知事の発言にあるように、この公園道路は、良好な郊外型の住宅地の開発、国際観光という目的を持っていたのである。

##### ●住宅地の開発

##### ●国際観光

##### a. ロケーション

図5. 4. 1に示すように、主要幹線街路（現国道1号線）と関連して平行するように計画されており、通過交通をできるだけ排除し公園道路を非幹線道路として計画していたと考えられる。すなわち、公園道路であるから当然ともいえるが、自動車の道路ではなく歩行者用の道路として計画されたと考えられよう。また、公園道路はできるだけ水辺に選定され、海岸線に沿って連続的に計画されている。海岸の水辺景観に対する配慮があったと推察できる。

##### ●歩行者の重視

##### ●海岸景観に対する配慮

##### b. 横断面構成

図5. 4. 2に示すように、車道と遊歩道、乗馬道との間には幅広い植樹帯を設けている。ドライブ、遊歩、乗馬の目的に応じ道路を明確に分け、それぞれの行為に安心して興じられる空間を創出していたと読み取れる。また、車道、遊歩道、乗馬道にはそれぞれ階段状にして高低差をつけているが、このことより、各道路から海を見渡せるように考慮し、利用者の眺望が配慮されていたと考えられる。

- 道路の機能分担
- 歩行者の重視
- 海岸景観に対する配慮

c. 幅員

図5. 4. 2 に示すように、歩道、乗馬道の幅員を広く設けていて、車道部は全幅の1/3に満たない。すなわち、自動車よりも、歩行や乗馬を重視し、遊歩や乗馬を充分楽しめるように考慮されていたと読み取れる。

- 歩行者の重視

d. 周辺施設との関連

写真5. 4. 1 に見られるように、周辺の別荘等の建物が後退している。周辺の建物に前庭を設けるなどして建築物と周辺との調和を重視し、美観を増大させていたと考えられよう。住宅地の開発もその目的にあったため、一体的に計画されたとも考えられる。

- 住宅開発との一体性
- 周辺との調和（景観的配慮）

(2)ディテール

e. 街路樹

既存の松並木をそのまま残し街路樹として利用している。既存の景観を保全し、また、海岸特有の景観を考慮していたと読み取れよう。また、松並木は横からの強い潮風や飛砂から歩行者を守り、さらには、階段状の道路の斜面の地滑りも防止していたとも考えられる。

- 既存景観に対する配慮
- 海岸景観に対する配慮
- 気象への配慮

江の島

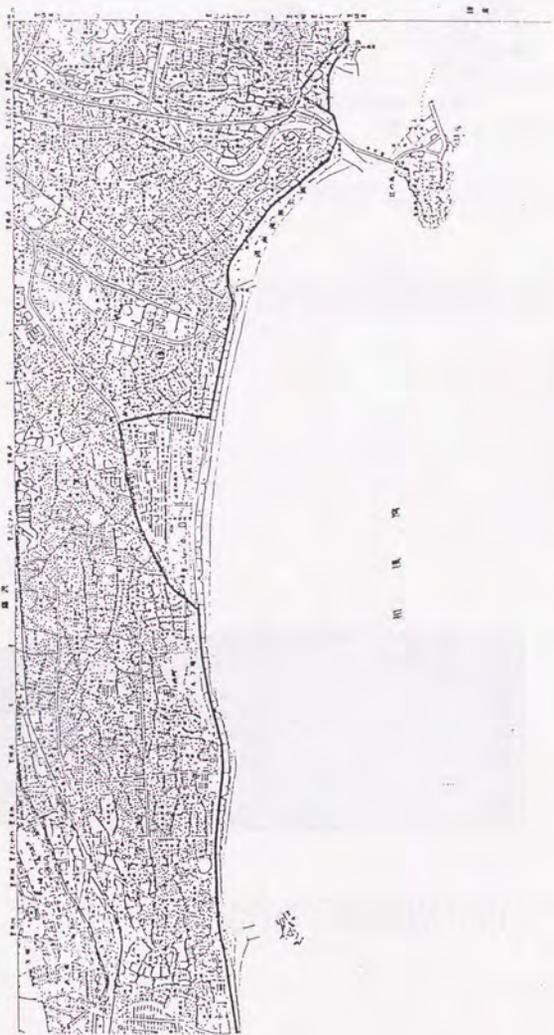


図5.4.1 湘南海岸付近街路図

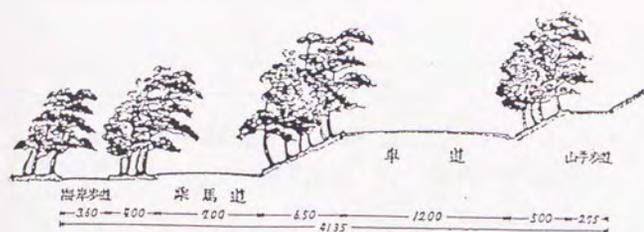


图 5. 4. 2 湘南海岸公园道路横断面构成图

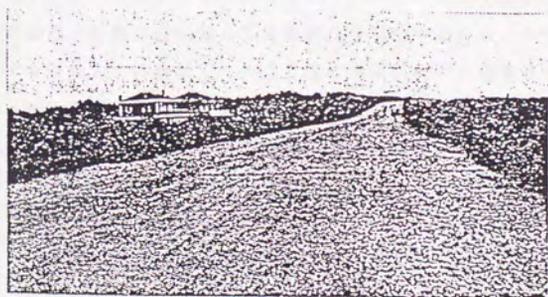


写真 5-4-1 湘南海岸公园道路附近

## 5. 5 東京保健道路の計画・設計思想

### 5. 5. 1 東京保健道路の概要

都市計画東京地方委員会は1938年に保健道路計画を内部案として策定した。これは東京緑地計画の行楽道路のうち遊歩道の概念をより深化させたものといえる。

都市計画東京委員会によると<sup>\*)</sup>、東京保健道路の目的として以下のように説明している。

「我国民の保健衛生に関する方策は、国家の重要問題となったのである。

しかるに戦争が国民の保健に対して著しき悪影響を及ぼすことは日露戦役並に世界大戦中の数字に徴するも明白な事実であって、日支事変が長期戦の段階に入り人的資源の滋養が直接強力なる戦闘員を供給するため、かつまた生産力拡充に要する労働力を供給するための二重の意味において重要性を有するに至った今日、特に多数の市民の不衛生極まる密住生活を営む大都市における健康増進、体位向上施設は、まさに刻下焦眉の急務である。

大都市における市民の健康増進、体力向上には多々方法があるが、老若男女誰にもすぐ実行の出来しかも最も効果があるのは、歩くことである。

すなわち歩行は、自然に遠ざかり運動不足となれる市民にとり通学、通勤に日曜祭日の郊外散歩や遠足に、あるいは団体的強行軍等、気軽に手軽に実行の出来る自然の興へた最上の健康法であり、特に青少年の歩行力は軍隊の行軍力とも関係し、徒歩運動の重要性は時局の為さらに倍加したのである。

然るに、歩行者の実行に当たって最も遺憾であるのは、大都市において未だ自動車等による歩行の危険や不快感の少しもない歩行者専用道路のなき一事である。

これが今回東京保健道路計画を樹立せんとするところであって、最も簡易に

してしかも効果的なる歩行による東京市民の健康増進、体位向上の重要施設たることこそ、現にこの保健道路の使命とするところなのである。」

つまり、戦時下における富国強兵のため、東京市民のレクリエーションの場を創出することがその目的であったといえよう。

保健道路の都市計画決定は1940年に1本、1942年に4本（呑川、玉川上水、千川上水、石神井川、幅員30～50m）、1943年に3本（旧呑川、谷沢川、旧荒川、幅員20～50m）にされ、1943年には1940年決定の旧水道放水路（代田橋・淀橋間）を幅員25m（車道は2車線のみ、他は歩道・植樹帯）とし事業決定をしている。（路線の詳細は表5-4-1参照）路線数15、延長合計約244,000mであって、広場は107箇所、面積合計約944,230㎡（約285,630坪）、事業費総額21,893,000円の見込みであった。

このような河川を取り込んだ歩行者主体の緑道計画は昭和30年代の東京街路再検討により全廃され、結局は実現にいたらなかった。そのため、戦前にこのようなすぐれた緑道計画が法定決定されていた事実を、今日専門家の間でさえ知られていないのである。

---

## 5. 5. 2 東京保健道路の計画・設計思想

東京保健道路に現れた計画・設計思想を以下に示す。

### (1) 基本的要素

#### a. ロケーション

表5. 5. 1の計画一覧表を見てもわかるように、路線を多摩川や石神井川等の水辺に選定している。文献<sup>1)</sup>にも「路線の位置は水辺、田園等の他丘陵台地等ありて地形の変化に富み、コースも長短難易多種多様にして心身の鍛錬に資するよう計画しかつ沿線の神社、仏閣、史跡等に接して広場を設けて休息所に充て、市民をして敬神崇祖の念を養はしめ、健康運動に精神的肉体的訓練を加味するよう考慮した。」との記述があり、川沿いに連続的に計画し、歩いて楽しく、沿線の史跡等も巡れる市民のレクリエーションの場を提供するよう計画されていた。

- レクリエーション空間の整備
- 水辺景観に対する配慮
- 神社、仏閣、史跡の接続

#### b. 横断面構成

図5. 5. 1に示すように、車道を一切設けず、場所によっては道路内に小川を取り入れて設計し歩行者専用の遊歩道としている。文献<sup>1)</sup>に「この道路の構築に関しては街路構造令等の規格に依らざることとし、従ってその幅員は堤防の上をそのまま保健道路に利用するものを除き、他は大体道路の中央を幅員2m以上の歩行者専用道路とし、その両側に1m以上の緑地帯を設け、なおその外側に幅員3mないし4mの歩道を設ける余地を存した。」という記述があり、街路構造令等の規格に捉われずに、歩行者のアメニティーを重視していたと読み取れる。また、写真5. 5. 1、写真5. 5. 2に示すように自然を取込んだ断面構成となっていたのである。

- 河川・水路の取込み
- 歩行空間の重視
- 自然性への配慮（景観）

## (2) 節目となる要所

### c. 広場

ロケーションの項で既に述べたが、文献1)に「路線の位置は水辺、田園等の他丘陵台地等ありて地形の変化に富み、コースも長短難易多種多様にして心身の鍛錬に資するよう計画しかつ沿線の神社、仏閣、史跡等に接して広場を設けて休息所に充て、市民をして敬神崇祖の念を養はしめ、健康運動に精神的肉体的訓練を加味するよう考慮した。」という記述があり、神社、仏閣、史跡等の節目となるポイントには広場を設け、歩行者が休息できるとともに、歴史や宗教に触れることができるよう計画されていた。

- 歩行者への配慮（休息）
- 歴史的意味の付与
- 宗教的意味の付与

### d. 街路樹

前掲図5. 5. 1に示すように、道路内に多数の樹木を植樹している。前掲写真5. 5. 1、5. 5. 2を見てもわかるように多数の樹木にかこまれた、自然の豊かな快適な歩行者空間となっている。また、文献<sup>3)</sup>に「武蔵野の特色たるけやき並木、雑木林、河川、上水沿いの桜並木その他既存の樹木には特に意を用い、緑地帯及び広場等の植樹、補植用の樹種は付近の樹木との調和を図るつもりである。」との記述があり、既存の樹木を生かすとともに、新たな植樹に際しては周辺の樹種との調和を考慮していたのである。

- 自然性への配慮（景観）
- 既存景観に対する配慮
- 周辺植生との調和
- 歩行者への配慮（快適性）

f. 街路照明及びその他の路上工作物

街路照明や電柱等の路上工作物が路線内に設置されていない。文献<sup>1)</sup>に「電柱その他の路上工作物はこれを許さざることとし既設のものは路線外に移設せしむることとした。」との記述があり、無秩序な路上工作物の設置により街路の美観を損ねることを禁じ、景観的配慮がなされていたと考えられる。

●景観的配慮

g. 路面舗装

路面には舗装を施していない。文献<sup>1)</sup>に「路面には何等舗装は施さず、玉砂利等も敷かず全く自然のままとした」との記述があり、自然との調和を重視していたと読み取れる。すなわち、歩行者の立場に立ち、単に通過する交通を処理するという観点からではなく、実際に歩いて楽しめる空間を創出していると考えられよう。

●自然性への配慮

●歩行者への配慮

---

表 5. 5. 1 東京保健道路の路線一覽表

路線	名	起	終	幅	延長	段
一	多摩川線	北多摩郡滝山町	福田區羽田二丁目	二二四	三〇〇〇	一〇
二	香川線	世田谷區三軒が辻	福田區大塚四丁目	二二四	三〇〇〇	一〇
三	野川線	北多摩郡小平村	北多摩郡江村原	一一二	一六三〇〇	八
四	武蔵野線	北多摩郡武蔵野町上水端	北多摩郡武蔵野町	一一一	一六三〇〇	八
五	馬山二子線	杉並區上高井戸三丁目	世田谷區岡本町	六一八	八三〇〇	三
六	三川上水線	北多摩郡小平村上給木	世田谷區高倉三丁目	二二五	二二五〇	三
七	千川上水線	北多摩郡武蔵野町渡橋	世田谷區桜橋町四丁目	一四〇	一六五〇〇	八
八	石神井川線	北多摩郡武蔵野町原山	世田谷區王子町	一一〇	一六〇〇〇	三
九	白子川線	板橋區上石神井町二丁目	世田谷區砂町九丁目	一一二	二〇四〇〇	一四
一〇	新荒川右岸線	三子區志茂町三丁目	世田谷區砂町九丁目	一一〇	二〇七五〇	四
一一	新荒川左岸線	三子區志茂町三丁目	世田谷區砂町九丁目	一一〇	二〇七五〇	四
一二	駿河川線	足立區北區	葛飾區小岩町	九〇〇	四〇〇〇	一
一三	中川右岸線	足立區小岩町	葛飾區上井町	一〇〇〇	一〇〇〇〇	一
一四	中川左岸線	足立區大木町	葛飾區上井町	一〇〇〇	一〇〇〇〇	一
一五	江戸川線	葛飾區水元	江戸川區小島町一丁目	一一〇	二二〇〇〇	一
合計				二二四	二二四	一〇七

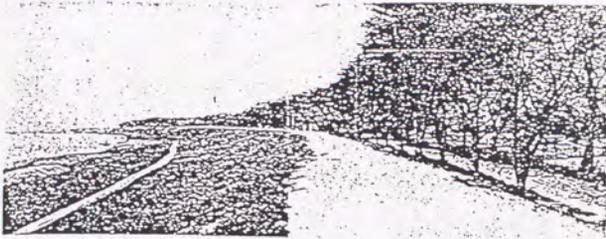


写真5-5-1 東京保健道路、多摩川線

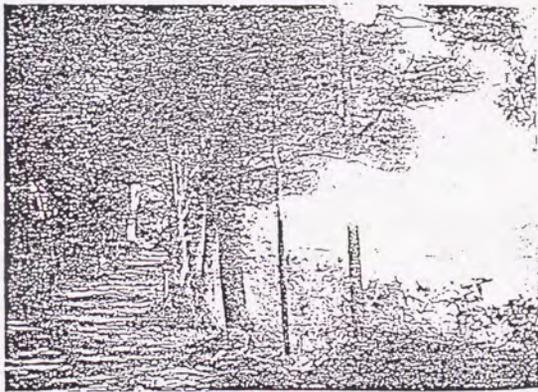
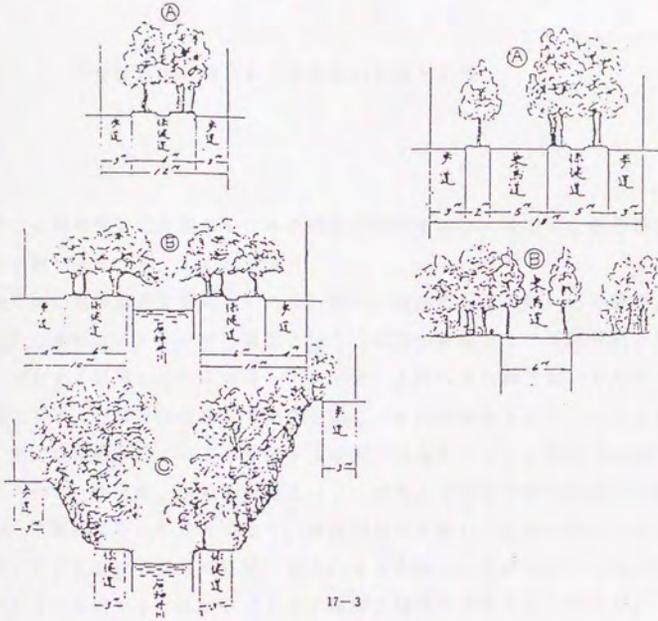


写真5-5-2 東京保健道路、多摩川線

石神井川線

烏山二子線



17-3

図5.5.1 東京保健道路の横断面構成図

## 5.6 まとめ

### 5.6.1 相模原軍都計画における街路の特徴と思想

戦時下の相模原軍都計画における市役所前通りを中心に読取った街路の計画・設計思想を表5.6.1に示す。

戦時下の相模原軍都計画においては、都市の骨格形成の担保、格の重視、シンボル性の重視、イメージの一貫性という「都市の骨格として街路空間を計画・設計する思想」はみられはしても必ずしもはっきりだとはいえない。この理由として、戦時下は偽装して街路を隠し、その存在をカムフラージュするなど、都市の骨格形成とは逆に作用する要因が存在したためと考えられる。

アメニティーの担保、景観的配慮という「魅力ある街路空間を計画・設計する思想」は随所にみられる。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。それを具体化する手法も、交差点や路側広場等に多数存在している。

防災（防火）、防空を図ったり、避難空間の創出、非常時の軍事利用などの「非常時にも対応できる街路空間を計画・設計する思想」は、多くの点でみられる。戦時下は、特にこの思想が重視され、それを具体化する思想も多数存在している。例えば、街路の延長・幅員についての、戦闘機の滑走路としての利用や戦車の往来などに対する配慮などが上げられる。

表5. 6. 1

視点	特徴	思想	背景
パターン	・十文字に広幅員街路を配置している	・都市の骨格形成 ・防災機能(防火)	・震災復興期からみられる思想 ・建物疎開にも都市を空地帯で分割するという思想がみられる
パターン	・街路を格子状(帯状)に配置している ・近隣住区を採用している(街区を広幅員街路によって囲み、中心に学校等の中心に学校等の避難空間を備える)	・防空機能 ・防災機能(防火)	・当時の論文(町田保、防空と都市計画、都市問題、1939年)等にもみられるように、研究の結果防空上有利な街路パターンとされていた ・当時の相模原軍都計画に携わった技術者の懐古録(浅野英、内務省時代の都市計画-神奈川-、都市計画)にもみられるように、近隣住区の考え方を拡大解釈して採用している ・建物疎開にも街区を空地で囲む思想がみられる
格の異なる街路の配置	・基本的には格子状の街路パターンとなっている ・駅前放射型に街路が配置されている ・目抜き通り、表通り、交通幹線、裏通り、横丁、路地の様々な格の街路が存在している	・幹線と目抜き通り表通りの区別 ・駅前における放射型の街路配置の採用 ・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	
方向性	・街路の日当りが良好である ・街路と恒風方向とを一致させている	・ゾニ-機能(保健衛生思想の重視) ・防災機能(投下弾への対処)	・当時の論文(保科貞次、空襲!!、1933年)等にもみられるように、投下弾の対処方法として研究されている ・当時の論文(東京市企画局計画課、独逸に於ける防空都市計画の展望、1939年)等にもみられるように、防空都市を実現する上で都市の保健化を図ることの重要性が研究されている
重要施設との関連	・端部にツボミ施設(兵器廠と駅)を配置している	・都市の骨格形成 ・街路のツボミ性	・当時の懐古録(柿澤篤太郎、瓦斯事業からみた戦時中戦後の相模原、郷土相模原、1981年)に、兵器廠を街の象徴として考えたとの記述がある ・戦時下という時局上、軍を賛美し国民の志気を高める必要がある
横断面構成	・側方帯による高速車線と緩速道を明確に分離している	・歩行者空間の重視	・戦時下という時局上、避難空間の必要性が重視されていた
延長と幅員	・戦闘機の離着陸や戦車の往来ができるほどの延長と幅員を持っている	・街路の格を重視した全幅の決定 ・非常時の軍事利用(滑走路利用、戦車の往来)・防災機能(延焼の防止)	・当時の相模原軍都計画に携わった技術者の懐古録(浅野英、内務省時代の都市計画-神奈川-、都市計画)や氏との「アソビ」により当時機能的積み上げだけでなく全幅員で決定し、単に交通の処理だけでなく、左記の思想を盛り込んでいたことが明らかになった

表5.6.1 つづき

視点	特徴	思想	背景
交差点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・隅切がなされている</li> <li>・ロータリ構造を採用している</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アーカイブ機能</li> <li>・アクトの演出</li> <li>・焦点の重視</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交差点付近に設けられ、街路との接点を増やしている</li> <li>・交差点付近に幾何学的な形で設けている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市の骨格形成</li> <li>・アーカイブ機能(街路と広場の空間、機能的一体性)</li> <li>・避難空間</li> <li>・防空機能(都市の偽装)(空襲時に重要施設を守るゲミとする、交差点部分を遮蔽する)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・戦時下という時局上、避難空間の必要性が重視されていた</li> <li>・当時の相模原軍都計画に携わった浅野英とのヒリカにより空間的、景観的のみならず、機能的にも街路と公園の間に一体性があつたことが明らかになった</li> <li>・当時の論文(大谷清麿、空襲に対する国土の防衛)等にみられるように、都市の偽装の研究が盛んに行われていた</li> <li>・同時期、ハリ等で実際に都市の偽装が行われていた事実がある</li> </ul>
街路樹	<ul style="list-style-type: none"> <li>・側方帯、歩道に街路樹を植えている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緑の重視</li> </ul>	

## 5. 6. 2 戦時下の都市計画における街路の計画・設計思想

まず、前提条件として、相模原の軍都計画はほとんど市街化されていなかった相模原を新たに軍都として計画したものであり、新市街地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

まず街路パターンについてみていく。

相模原駅周辺は駅を中心とした放射環状型の街路網構成となっているが、基本的には格子状の街路パターンである。区画は短冊状の形状となっており、近隣住区の考え方に基づいた区画となっている。ただし、市街の南東部は45度ずれた形での同様の格子状の街路網構成である。基本的には格子状の街路パターンであるということは、帝都復興の流れをくむものであり、京城や哈爾浜と同様の形態であるといえる。また、駅近傍にのみ放射状の街路パターンが名残の様に残っていることを考えると、まさに帝都復興と同様であるといえよう。ただし、既存市街地の再整備計画か、新市街地計画かという観点にたってみると、帝都復興や京城の計画は既存市街地の再整備計画であり、その制約条件も格子状の街路パターンとなった一因と考えられる。相模原の軍都計画は新市街地の整備計画であり、新京や哈爾浜と条件はほぼ同じと考えてもよい。その観点を加えると街路パターンを構成する考え方としては哈爾浜ともっとも近いともいえよう。

次に街路の階層数についてみることにする。

まず最も格の高い街路として、交通幹線としての役割の大きい国道16号、交通幹線としての意味も持っているが兵器廠の前の道としてのシンボル性も兼ねている市役所前通りの、十文字に配置されている2本の広幅員街路があげられる。次の格の街路として、駅に直角に突当る駅前通りと、駅前通りと同程度

の幅員の街路として、駅前通りの幅員が減じる位置から、前述の幹線街路の交点の広場に至る街路とそれに直交する街路があげられ、駅前通りは目抜き通りと考えられ、他の2本の街路は表通りとして位置付けられていたものと考えられる。この表通りクラスよりもやや幅員の狭い裏通りクラスの街路が、市街を格子状に分割するように配置されている。その分割された矩形の区画内をさらに幅員の狭い横丁クラスの街路が敷地を短冊状に分割するように配置されている。すなわち、相模原軍都計画においては、5段階の階層構造の街路があったといえる。

突抜き路地クラスの街路の存在は相模原軍都計画では明らかではないが、それ以外の格の街路の存在については帝都復興と同様であるといえる。

#### b. 都市の分割

国道16号と市役所前通りは市街を4分割するように十文字に配置されており、その幅員の広さからいっても防火道路としての性格を持っていたと考えられる。また、防空上有利な格子状の街路配置、投下弾によるガス等の中毒物質の蒸散を考えた恒風方向と一致した市役所前通りの方向、戦闘期の離着陸や戦車の往来に配慮した市役所前通りの延長と幅員などの記述があり、軍都計画であるから当然ともいえるが、防空に対する配慮がかなり存在したのである。これらのことを考えあわせれば、国道16号と市役所前通りの十文字配置は市街を分割し、防火を図っていたと考えられる。すなわち、帝都復興計画、京城の計画にみられる、広幅員街路によって市街を分割し、都市の防火を図るという考え方が相模原軍都計画にも存在したといえる。

#### c. 都市の顔づくり

市役所前通りは、その横断面構成からいっても、中央に高速車線を持っており、交通を保障する役割をも持っていたものと考えられるが、国道16号とは異なり、両端が兵器廠と上溝駅であり、通過交通を保障していたとは考えられない。当時の文献には兵器廠を街の象徴としたという記述があり、かなりシンボル性にも配慮された街路であったといえよう。駅前通りは交通を保障しているとは考えられず、駅を焦点とした目抜き通りと位置付けられるものと考えら

れる。すなわち、相模原においては、交通幹線（国道16号）とシンボリックな街路（兵器廠前の市役所通り）、目抜き通り（駅前通り、広場に至る街路）を使い分けていたといえよう。

シンボル性をもつ街路と、それとは別の目抜き通りの両者が相模原軍都計画において存在していたわけであり、帝都復興計画、新京、京城、哈爾濱の外地の計画と同様街路をも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。

シンボル性をもつ街路と考えられる市役所前通りではその端部に兵器廠があるものの焦点の配慮は明確ではないが、目抜き通りと考えられる駅前通りについては、人間の視点からどの様にみえるかは別として、平面図状では焦点に駅が位置するような配置がとられている。特に駅前通りという目抜き通りについては、ベックマンの官庁集中計画、帝都復興計画、京城、哈爾濱の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

駅がちょうど焦点の位置にくるように駅の位置及び街路の配置を決定している。駅を目抜き通りの焦点として扱っていると考えられ、ベックマンの官庁集中計画、ロシア時代の哈爾濱の計画、長春の満鉄付属地の計画、帝都復興と同様のものといえよう。

交差点にロータリー形式を採用しているが、その平面図上の形態は、交差点をロータリー形式の広場とし、そこに象徴的な建造物を配置し街路のアイストップとして、ピスタ・アイストップ景観の形成を図った、西欧の典型的な例としてパリのエトワール広場、本研究で調べた、ロシア時代の哈爾濱の計画の中央寺院の存在する車站街と大直街との交差するロータリー交差点、京城の計画の南大門の存在するロータリー交差点などの、平面図上の形態とはほとんど同じである。ロータリー交差点は交通処理という観点からはやや不利なものであり、これらを考えあわせれば、平面図上のことではあるが、交差点をロータリー形式とすることによって、焦点に対する配慮を払っていたともいえよう。しかし、

そのロータリー交差点を望んだ写真がないため、街路上に視点を置いたことまで想定した焦点の配慮があったか否かは明確でない。平面図上で焦点の配慮が読み取れるロータリー交差点の採用については、長春の満鉄付属地の計画、新京の計画（ただし、大同広場については一葉の絵ではあるが、ロータリー内中央に塔状の構造物がみえる）と同様であると考えられる。

シンボリックな街路である市役所前通りについては兵器廠側に門などの象徴的な構造物は見当らず、兵器廠前の道路として視覚的に兵器廠をシンボルとして扱っていたとは考えられない。

#### b. 一体設計、連係設計

相模原軍都計画における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連係設計については、駅の新設に伴って、駅前広場及び駅前の目抜き通りが計画されていること、また、十文字に交差する国道16号と市役所前通りの交差点部分に大規模な公園が計画されていることから、街路と互にその位置を連係させている設計と考えられ、駅、公園との連係設計があげられる。

駅との連係設計については、帝都復興の流れをくむものであると考えられ、外地の長春の満鉄付属地、新京、京城、哈爾浜の計画でもみられるものである。

公園との一体設計、連係設計については、市区改正計画、新京の計画にみられるが、どの様に一体もしくは連係して考えたかという内容が異なり、必ずしも同様のものとはいえないが、公園と街路を関連させて考えるという点では共通しているともいえる。

#### c. 道路敷内の景観設計

市役所前通りは4列の並木を備えている。並木によって街路景観の演出を図るとともに、快適性を保障していたことも勿論考えられるが、相模原のシンボル街路という街路の格を並木の存在ということで表わしていたということも考えられる。また、4列の並木は、市役所前通りを横断方向に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。また、市役所前通りは、並木で仕切られた緩速車道をもつ複断面の横断面構成と

なっている。市役所前通りは交通量からいえば兵器廠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、高速車線は円滑な交通を保障するという機能をもっていたとしても、並木の存在と同様むしろ交通幹線ではない、相模原のシンボル街路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。また、街路の幅員の決定について、相模原土地区画整理の設計に直接携わった浅野英へのヒアリングより「幅員については横断面の機能的積み上げではなく道路の格も重視した余裕のある道路空間を設計していた」ことも明らかになった。

市役所前通りにおいては国道16号との交差を始めとして数箇所でロータリー形式の交差点が採用されている。前述の焦点の配慮とも考えられるが、また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。

国道16号と市役所前通りの交点に大規模な広場を設けており、これはいわばセントラルパーク的な公園としても考えられ、アメニティについても配慮していたものと考えられる。

駅前と比較的大きな駅前広場を設け、3本の街路が、広場を中心に放射状に配置されており、駅及び駅前広場を街の原点として、また複数の街路の焦点として、重視していたと考えられる。しかし、相模原では、前述の一般部の記述と合わせても、美観に対する配慮はあまり多くはなく、美観のウェイトは低かったといえよう。

### (3)アメニティ街路

湘南海岸公園道路、東京保健道路のいずれもが、交通よりは快適性を始めとするアメニティに対する配慮を中心として計画されたものであり、アメニティ街路の系譜として位置付けられる。

湘南海岸公園道路は、観光や住宅地開発なども目的にあげた公園道路であり、海岸歩道、乗馬道等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以下に過ぎない。また、車道と歩道と乗馬道の間には植栽帯が設けられ松並木となっている。ここでは、歩行者の重視や、海岸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、帝都復興の隅田公園の並木道路と同様の考え方であるといえる。

東京保健道路は、国民の健康増進、体位向上を目的として、地形の変化に富んだ所、特に水辺に、神社、仏閣、史跡をつなぐように計画された遊歩道である。その断面構成の中に河川・水路を取込んだものも多く、植樹も豊富に施された自然への配慮の大きい遊歩道であった。自然性の高さ、すなわち植樹量の多さについてはこれまでのアメニティ街路と同様である。また、史跡等を接続する観光的な考え方は湘南海岸公園道路にも共通するものがある。河川・水路の断面内への取込みについては、水辺景観に対する配慮というように捉えれば、隅田公園の並木道路、湘南海岸公園道路と同様であるが、横断面構成の中に、河川・水路を取込んだ形態は、筆者の調べた限りでは、この東京保健道路で初めて出現したといえる。

新京や、哈爾浜の公園道路とは、歩行者の重視、豊富な植栽などの点では一致するが、幅員の違いもあり、アメニティに対する配慮の方法については大きな共通点はみられない。

---

#### 5章の参考・引用文献

- 1) 町田保、防空と都市計画、都市問題、第28巻、第3号、  
P.73～P.81、1939年
- 2) 浅野英、内務省時代の都市計画-神奈川県、都市計画、  
第144号、P.52～P.54、1986年
- 3) 東京市企画局計画課、独逸に於ける防空都市計画の展望、  
1939年
- 4) 保科貞次、空襲!!、1933年
- 5) 柿澤篤太郎、瓦斯事業からみた戦時中戦後の相模原、郷土相模原、  
第10号、P.30、1981年
- 6) 大谷清麿、空襲に対する国土の防衛、1936年
- 7) 神奈川県、神奈川県会史、第5巻、P.836
- 8) 都市計画東京地方委員会、東京保健道路計画、都市問題、  
第27巻、第4号、P.62～P.65

第6章 戦災復興計画における街路の計画・設計思想

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

## 6. 1 法令関係

### 6. 1. 1 戦災地復興基本方針等

戦災地復興の問題が行政上政府当局において積極的に取上げられたのは、太平洋戦争末期のことであったが、これが本格化したのは昭和20年11月内閣に戦災復興院が設けられたときからである。次いで、同年12月30日「戦災地復興基本方針（資料6. 1）」が閣議決定されるに及び、戦災都市の恒久的復興対策の方向が定まったのであるが、同方針において「戦災地ノ復興計画ニ於テハ産業ノ立地、人口ノ配分等ニ関スル方策ニヨリ規定セラルル都市聚落ノ性格ト規模トヲ基礎トシ都市聚落ノ能率、保健及防災ヲ主眼トシテ決定セラルベキ」旨が明記されたので、復興都市計画は、民主的文化国家を目指す国是に則り、将来の平和的文化的都市建設に目標がおかれたのである。

復興事業は、特別都市計画法第1条第3項の規定によって定められた115都市においてすすめられていったのであるが、当時の我が国の経済状況は赤字財政、赤字金融を続け、わずかに対日援助に支えられていたものの、物価も上昇し、通貨の不安定などによって経済が著しくゆがめられていたのである。昭和23年12月18日には、総司令部（米国）より、経済安定9原則が提出され、いわゆるドッジ構想によって経済安定への再建策が講じられることになったのである。その9原則は次の通りである。

1. 歳出の削減と歳入の増加によって、できるだけ速やかに予算の均衡を図る。
2. 徴税組織を改善して、脱税行為にたいして強力な措置を講ずる。
3. 資金貸付を日本の経済復興に寄与するものだけに厳重制限する。
4. 賃金安定策の確立。
5. 物価統制計画の拡大強化。

6. 外国貿易管理の運営改善と外国為替管理の強化。
7. 特に輸出を最大限に増大するため物資割当と配給制を改善する。
8. 全重要国産原料ならびに製品の生産増加。
9. 食料集荷の改善。

以上の9原則の具現のため、総司令部経済顧問として昭和24年2月1日來日したジョセフ・M・ドッジ公使は、先ず昭和24年度予算について積極的な助言を与え、復興には耐乏生活が必要であり、均衡予算こそ経済9原則の先ず第一に要請するところであると説いたのである。

政府はここにおいて、経済9原則によって昭和24年度予算の編成を行なったのであるが、東京都市計画緑地内における建築許可の問題に端を發した計画過大論は、前述の客観的者情勢を加味され、復興都市計画の再検討にまで達したのである。

再検討の目標は過大な街路計画、広場計画、緑地計画等の縮少、罹災地における建築制限の緩和、区画整理事業の縮少による3箇年計画の立案等であつたが、3箇年の期間に関しては、復興事業発足以来の経験に鑑がみ期短に失し、さればとて事業費を極端に圧縮することは戦災を契機として禍を転じて福となすという復興計画の意図が覆る虞れあるものとして、結局5箇年計画とすることに決定をみたのである。

かくして、昭和24年6月24日「戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針（資料6. 2）」が閣議決定されたのであるが、この方針に関しては、その後策定された「戦災復興都市計画再検討実施要領（資料6. 3）」及び再検討の結果閣議決定された「戦災復興都市計画の促進について（資料6. 4）」の中に詳細にかつ具体的に示されたのである。これらの内容をみると明らかなように、再検討において、街路はその幅員を減じ、最終的には、幅員100mのものは16路線が4路線に、44mから80mのものは128路線から65路線に、30mから43mのものは491路線から456路線に、すなわち30m以上の広幅員街路の合計は635路線から525路線に減少したのである。

戦災地復興計画基本方針

(昭和30年12月30日 閣議決定)

今次の戦災は被害殆んど全国に跨り都市、聚落を通じ其の被災区域は1億6千万坪に及ぶ、之に対する復興計画は産業の立地、都市農村の人口配分等に関する合理的方策に依り過大都市の抑制並に地方中小都市の振興を図るを目的とし各都市又は聚落の性格と其の将来の発展に即応して樹立せらるべく計画に属する事業は永年長期に亘り継続して施行するの外なき之が基礎となるべき土地整理事業は性質上出来得る限り急速に之を実施すべきものとす。

1 復興計画区域

戦災地の復興計画を実施する区域は都市又は聚落の相当部分に損害を蒙りたる戦災地の主要罹災地域及之に関連する地域とす。

2 復興計画の目標

戦災地の復興計画に於ては産業の立地、人口の配分等に関する方策に依り規定せらるる都市聚落の性格と規模とを基礎とし都市聚落の能率、保健及防災を主眼として決定せらるべく兼ねて国民生活の向上と地方的美観の発揚を企図し地方の気候、風土、慣習等に即応せる特色ある都市聚落を建設せんことを目標とす。

3 土地利用計画

(1) 都市、聚落の能率、保健及防災に対する充分なる考慮の下に工業、商業其の他の業務及住居に充てらるべき土地の配分を計画的に決定すること

(2) 土地利用に関する計画の実現を確保する為地域及地区に関しては出来得る限り精密に指定し且特に其の専用制を高度化すること

(3) 特殊の目的の為に設けらるる地区にして其の従来の配置が不適当なるものは此の際之が変更、合併を行うこと

(4) 官公衙、学校、停車場、郵便、電信電話局舎、市場、墓地其の他都市聚落構成上の主要営造物に付ては適正なる配置を為すと共に罹災の施設又は営造物にして其の位置を変更するを適當とするものは之を他に移転せしむること

4 主要施設

(1) 街路

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

主要幹線街路の幅員は中小都市に於て35メートル以上、大都市に於ては50メートル以上、其の他の幹線街路は中小都市に於ては25メートル以上、大都市に於ては35メートル以上、補助幹線街路は15メートル以上とし出むを得ざる場合と雖も8メートルを下らず区画街路は6メートル以上とすること  
必要の箇所には幅員50メートル乃至100メートルの広路又は広場を配置し利用上防災及美観の構成を兼ねしむること

地下鉄道、軌道、乗合自動車等の整備を予想せらるる場合に於ては街路は之に即応する系統施設を有せしむること

(2) 緑地

公園運動場、公園道路其の他の緑地は都市、聚落の性格及土地利用計画に於て系統的に配置せらるること

緑地の総面積は市街地面積の10%以上を目途として整備せらるること

必要に於て市街外周に於ける農地、山林、原野、河川等空地の保存を図る為緑地帯を指定し其の他の緑地と相俟つて市街地への侵入を図ること

(3) 港灣、運河、飛行場

将来の産業の立地及地方の発展を予想し之に相応する鉄道、軌道、港灣及運河を整備すると共に主要なる都市に於ては飛行場、軌道、地下鉄道を計画すること

(4) 其の他

市街地の整備に伴い電線等は原則として之を地下に移設し必要なる水道、下水道の改良新設を行い水利施設の拡充を期するの外必要に於ては糞芥及汚物の処理場、火葬場、屠場等を整備し主要都市に於ては蔬菜、鮮魚介等の市場の整備を図ること

5 土地整理

(1) 街路公園其の他の公共用地等の提供及市街地の利用増進を目的として罹災区域の全体に亘り急速に

土地整理を実施すること

(2) 土地整理の方法は土地区画整理又は買収に依ることとし必要に於ては地券の発行等の方法を考慮すること

(3) 土地区画整理に於ては名勝地、旧蹟地、古墳墓地等を除くの外関係土地の全部を整理施行地区に編入すること

(4) 移転すべき罹災の施設又は建築物の跡地、兵舎其の他軍用地跡地は官公營、街路、公園其の他公共地に充つるもの外之を市街宅地と為すこと

(5) 土地区画整理施行の結果宅地面積の減少するものに対しては其の減少の一部は之を無償を以て提供せしむること

(6) 市街地の密住を避け、緊密建築物の建築を促進する為土地区画整理に於ては過少箇地の整理を行うこととし整理の施行を容易ならしむる為必要に於て小なる敷地に対しては地債を増して換地を交付し特に大なる敷地に於ては其の減少を大ならしむること

(7) 土地区画整理の施行を容易ならしむる為公共団体代行機関等をして住宅敷地造成事業を經營せしむること

6 疎開跡地に対する措置

(1) 土地区画整理施行区域内の建物疎開跡地にして公共団体に於て未だ買収しあらざるものに対しては区画整理事業の施行を容易ならしむる為関係公共団体をして之を買収せしむること

(2) 建物疎開跡地にして区画整理施行区域外にあるもの及被災地に非らざる都市にあるものは都市計画上必要あるものに限り関係公共団体をして之を買収せしめ其の経費に於ては国庫より補助金を交付すること

7 建 築

- (1) 市街地の不燃、保健及防災を強化し被災地に関する復興計画に即応して市街地建築物の構造設備に関する監督を強化し併せて之が指導を行うこと
- (2) 都市部及防火帯に属する地区に於ては堅牢建築物以外の建築物を禁止すること
- (3) 其の他の地区に於ても堅牢建築物以外の建築物は其の配置及構造に関する条件を厳格にし出来得る限り之が耐火性を高むること
- (4) 建築物敷地内の空地を確保する為建蔽率に関する制限を強化すること
- (5) 堅牢建築物の建築を促進する為之が有効なる助成の方途を講ずると共に堅牢建築物の建築上の必要に基く同一街区内の土地の収用の高度を設くること

8 事業の執行

復興計画は政府に於て計画を統制し其の立案に當りては出来得る限り地方の創意を反映助長せしむるを主眼とし之に基きて施行すべき事業は成るべく市町村長（東京都の区の存する区域に付ては東京都長官）をして之を執行せしめ市町村長に於て執行すること困難なるものは府県知事をして執行せしむること

9 復興計画事業費

- (1) 復興計画事業の費用は公共団体の負担とするも公共団体の財政に於て負担に堪えざる部分に付ては國家より補助すること
- (2) 公共団体に於て負担する費用に付ては其の一部を罹災区域外の住民をして負担せしむることを得ること

(3) 公共団体の負担する費用に充てしむる為政府は低利資金の融通をなし且其の利子等の補助を為すこと

戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針

(昭和24年6月24日 閣議決定)

戦災復興都市計画の基本方針については、昭和20年12月30日閣議の決定を見たのであるが、現下の区情に鑑み、経済9原則の線に即応してその一部を次の各項により措置し、都市復興の速かなる完成を期するものである。

二 記

1 計 画

復興計画については、交通、防災、保健上必要な限度に既定計画を改変して、建築物等の計画制限を緩和するものとする。

(1) 街 路

幅員のはなはだ大なる街路(概ね30メートル以上)は、その実現性並びに緊要度を勘案して適当に変更する。

(2) 公園緑地

公園緑地は、児童公園、運動場に重点をおき、既定計画を適当に変更する。

带状の緑地は、かけ地、荒蕪地等で建築敷地として不適当な地域、河川、水路等の沿岸地で、公衆保健、消防水利上空地を必要とする地域並びに密集市街地内で特に防火帯を必要とする地域等に選定する。

2 戦災都市における建築制限の緩和

昭和21年8月15日勅令第389号の一部を改め、その適用を土地区画整理事業区域に限るものとする。

3 戦災復興事業

復興事業は、次の各号により措置し、事業の速かなる取束をはかるものとする。

- (1) 土地区画整理は、罹災区域中交通、消防、防火上特に要せらるる区域に限り施行する。
- (2) 戦災の比較的軽少な都市又は事業実施の困難な都市については、事業実施の方法を別途に考慮し、復興事業の範圍を圧縮する。特に事業が進捗している都市に対しては、特別な財源措置を考慮して復興事業の促進に資する。
- (3) 土地の現況に従い、復力物件移転をさせ、地下埋設物等の既存物件は、これを利用し得るよう設計を改め、工法を工夫する。
- (4) 復興都市計画上下水道事業については、既存のものに活用を重点をおき、産業、保健、防災上必要最小限度の整備にとどめるよう措置する。
- (5) 長期計画に属する鉄道、軌道、運河等の計画に対しては、土地区画整理による用地の留保等の措置は考慮しない。
- (6) 土地区画整理施行区域内において換地予定地の指定を了したもので、又は工事施行中のものについては、原則として既定方針により施行するものとする。
- (7) この方針に基づき検討を加えた復興事業は、これを5箇年以内に完了し得るよう予算措置を講ずるものとする。
- (8) この方針に基づく事項を速かに調査部派するため、建設省に戦災復興対策協議会(仮称)を置くものとする。

戦災復興都市計画再検討実施要領

(昭和24年6月24日建設省都市局長から各都道府県知事宛)

今後戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針が決定されたが、その再検討に当つては、基本方針の趣旨に則り、次の要領により実施する。

1. 計 画

(1) 街 路

イ 幅員甚だ大なる幹線街路については、高速6車線以上を予想して計画されたもの、高速車線と低速車線を分離するよう計画されたもの及び美観上植樹帯を設置するよう計画されたもの等について、幅員縮小の可否を検討する。

ロ 防火帯を目的とした街路については、その役割を防火地区又は準防火区域に指定し、その幅員については、原則として36メートルを保有せしめ、已むを得ずこれを縮小する場合は最小幅員30メートルを下らないようにする。

ハ 幅員30メートル以下のものであつても副道との総合的考案の下に縮小するを適當と認められるものは検討する。

ニ 駅前広場を縮小する場合は、別表の面積を基準とする。

ホ 工事施行済(換地予定地指定済を含む)の路線と関連する街路の幅員については、施行済部分の幅員との調整を考慮して検討する。

(2) 公園、緑地

イ 公園緑地については、系統的な配置計画に準拠してその位置並びに面積を下記により検討する。

ロ 土地の粗目利用計画を酌量して変更する。

ハ 計画区域内に堅牢建築物が現存する場合は、その用途を考慮して変更する。

2. 戦災都市における建築制限の緩和

(1) 戦災都市における建築物の制限に関する件(昭和21年勅令第389号)の適用区域を土地区画整理事業を施行する区域に限定し、その区域外の都市計画施設に必要な区域内の建築制限は、都市計画法第11条、第11条の2及び市街街建築物法第29条の2の規定の適用によりこれを緩和するものとする。

(2) 仮設建築物の許可基準のうち、床面積の制限及び建築面積の制限及び建築面積の敷地面積に対する比率の制限を削除する。

3. 事 業

(1) 土地区画整理事業の施行範囲は、原則として第1次施行区域とするも次により修正を加える。

イ 系統り地区、換地割込の関係上編入した地区などは原則として除外する。

ロ 土地区画整理による宅地面積の増進率が著しく低く設計を検討してもなお多額の減少補償金を必要とする地区は除外する。

ハ 換地予定地未指定の地区で、その緊急性及び施行能力に照し、除外するを適當と認められる地区は除外する。

(2) 換地予定地の未指定又は工事未着手の区域における土地区画整理設計は、なるべく在来道路及び地下埋設物(河川、水路、鉄道及び軌道)を移設することのないよう工夫し変更する。但し後述建築費は換地予定地に建築した建物が多い場合は、既定の設計を尊重する。

(3) 換地予定地の指定を了した区域内においても、現地換地又は当事者間の協議による借定契約の変更等により、僅力建物の移転に伴う費用の節減を図る。

(4) 計画の変更の結果、換地設計を変更する場合は、出来得る限り変更箇所を小範囲に止める。なおこの変更によつて一部の関係の換地のみ増換地となることを避けこれを換地調整地として保留する等の措置を講ずる。

(5) 今後概ね5箇年以内に実施する見込のない鉄道、軌道及び運河等の設計に対しては、土地区画整理による用地の留保等の措置は講じない。

別表一 駅広場計画面積標準

将来乗 降客数 x(1,000)人	面 積 y(m <sup>2</sup> )		将来乗 降客数 x(1,000)人	面 積 v(m <sup>2</sup> )		備 考
	汽 車 駅 y = 0.44x + 850	電 車 駅 y = 0.135x + 1,500		汽 車 駅 y = 0.44x + 850	電 車 駅 y = 0.135x + 1,500	
1	1,300	1,600	70	—	14,000	イ 電 車 駅 に つ い て は 従 来 標 準 に よ る
2	1,700	1,800	80	—	12,300	
3	2,200	1,900	90	—	13,700	
4	2,600	2,000	100	—	15,000	
5	3,100	2,200	110	—	16,400	
6	3,500	2,300	120	—	17,700	
7	3,900	2,500	130	—	19,100	
8	4,400	2,600	140	—	20,400	
9	4,800	2,700	150	—	21,800	
10	5,300	2,900	160	—	24,400	
20	9,700	4,200	170	—	26,000	
30	14,100	5,600	180	—	27,300	
40	18,500	6,900	190	—	28,700	
50	22,900	8,300	200	—	30,000	
60	27,300	9,600	—	—	—	

## 資料6. 4 戦災復興都市計画の促進について

### 戦災復興都市計画の促進について

(昭和24年10月4日 閣議決定)

戦災復興都市計画に関しては、昭和24年6月24日閣議決定の「戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針」に基づき戦災復興対策協議会に諮問の上得られた答申により、強力に推進し、都市復興の速かなる促進を期するものとする。

戦災復興対策協議会答申書

昭和24年9月23日

戦災復興対策協議会 委員長 益 谷 秀 次

建設大臣 益 谷 秀 次 殿

戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針に基づく再検討の結果別紙の通り御報告致します。

#### 戦災復興都市計画事業再検討結論

戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針(昭和24年6月24日閣議決定)並に戦災復興都市計画再検討実施要領(昭和24年7月9日戦災復興対策協議会決定)に基づき各都市別にその計画並に事業につき再検討した結果概ね次のような結論が得られた。

#### 1. 計 画

##### (1) 街 路

街路計画は主として広幅員街路の幅員について検討した。その結果幅員100メートルのものは従来16路線が4路線に、44メートル乃至80メートルのものは128路線から65路線に、30メートル乃至43メートルのものは491路線から456路線に減少した。

而して幅員30メートル以上の広幅員街路の合計は635路線から525路線に減少した。

##### (2) 公園、緑地

公園緑地の計画については出来得る限り縮少することとし、特に焼残り家屋の多い公園緑地或は帯状の緑地で広幅員街路と重複のきらいのあるものは之を廃止することとした。東京圏について見れば再検討の結果総面積において約400万坪、40%の縮少を見ることになった。

#### 2. 土地区画整理事業施行区域

復興土地区画整理の施行範囲は従来全国115都市につき面積1億坪であつたが5箇年計画に於ては都市数について事業の概ね完了した30都市を除き85都市、事業面積に於て77,416千坪、別に平和文化都市事業として施行すべき面積4,152千坪、港湾都市整備事業として施行すべき面積3,500千坪、計85,068千坪となつた。

但し右によつて除外せられた区域中にはこの事業とは密接な関連のある区域或は既往の築造の關係等より事實上整理施行を必要とする区域も含まれておるので、これらの区域はこの事業完成後又は戦災復興事業以外の別途事業によつて引続き又は併行的に実施せられねばならないであろう。従つて土地区画整理の事業区域の変更には別に検討を加え変更又は廃止の手續きがとられることになる。

#### 3. 事 業 費

復興事業費は面積1億坪の範囲につき従来約500億円を要する予定であつたが施行範囲の縮少、設計内容、事業内容等の検討の結果、戦災復興事業として約296.5億円、平和文化都市事業(戦災復興關係の)として約24.5億円、港湾都市整備事業(同上)として約10億円、計333億円に減額せられた。

但し右の数字は5箇年間に緊急整備を要する事業内容を厳選した結果であつて、この事業範囲の一応の整備を完成するためには尚約67.2億円の残事業費を要する予定である。

事業費目別の再検討の結果は次のようである。

(1) 区画整理事業

区画整理事業費は施行範囲の縮小、並に事業内容の検討によつて従来 254.3 億円であつたが、約 3 割五分を節減し、162 億円となつた。

但し後年度に実施を可とする堅牢建築物、戦災焼残り建築物又は僅かな拡幅道路上にある建築物等の移転並に之に伴う整地工事及び用地補償金の支払の一部はこの事業費の範囲外となつたから之等の事業は後年度に引続き実施せられねばならない。

事業費の節減せられた主な内訳は次の通りである。

- イ 瓦葺の清掃工事を大都市の一部を除き別途事業にしたことによる節減 約 10.5 億円
- ロ 宅地の整地工事を在来水路の埋戻し、土地の切均し等止むを得ないものに限定したことによる節減並に後年度実施の建物移転に伴う整地工事の減少による節減 約 23.2 億円
- ハ 堅牢建物、焼残り建築物その他後年度施行に譲つた要移転建物戸数の節減 (400 戸) 並に街路、公園等の設計の変更、換地設計の変更等による要移転戸数の節減 (約 300 戸) その他柱移転、基礎移転等の減少による節減 約 18.4 億円
- ニ 用地の減少補償金の一部支払を後年度に実施することにしたための節減 約 30.3 億円
- ホ 区域縮小に伴う確定測量、換地清算費其他一般事務費の節減 約 9.9 億円

(2) 街路事業

工法は従来とも路面工は砂利敷、橋梁は木橋として最小限度の計画であつたため工法に関しては検討の余地がなかつた。区画整理施行地区の縮小と設計の変更により、約 15% (13.8 億円) 節減した。

(3) 河川水路事業

換地指定に支障を来すもの並に排水上已むを得ないもののみを計上した。尙在来の水路を権力利用するよう検討したため約 50% (10.4 億円) 節減した。

(4) 瓦葺事業

在来道路の改修に伴い換地指定上支障ある移設工事のみ計上した。従来は 3 インチ以上のもののみを計上したが 3 インチ以下のものでも主幹となるものは計上する必要があるので延長、事業費とも増額を来した。約 9% (0.3 億円)

(5) 電線整備事業

設計の変更により権力移設を少くしたため約 28% (0.6 億円) 節減した。

(6) 鉄道軌道事業

換地指定上支障あるもの並びに街路の片側拡幅に伴い中心移設を要するものうち、特に交通上支障あるもののみを計上し、約 28% (3.4 億円) 節減した。

(7) 公共空地事業

下記の方針により検討を加え事業費の節減に努力した。

- イ 用地の確保に重点をおくこと。
  - ロ 簡単な整地と最小限度の施設を行つて一応利用に遺憾なからしめること。
  - ハ 事業は児童公園の整備に重点をおき大人の利用する運動広場の如きは簡単な施設に止めること。
- 以上の方針に基いて削減し得た金額は 53 億円である。即ち当初計画の約 15% の 10 億円となつた。

(8) 上水道事業

区画整理事業に伴う上水管の移設に限定し、区画整理面積の縮小並に権力既設管を利用するように設計内容を検討した結果既定計画の 14% (8.7 億円) の節減を来した。

(9) 下水道事業  
区画整理事業に伴う下水管の移設に限定し、区画整理面積の減少並に権力既設管渠を利用する様には、設計内容を検討した結果既定計画の40% (27億円) の節減を来した。  
なお、上下水道の性質上移設のみでは給排水の円滑を期し難いからこれを補足するためには別途事業が考慮されなければならない。  
24 般興郡市における建築制限の緩和  
般興郡市における建築物の制限に関する件 (昭和21年勅令第389号) について、別紙の通り適用区域を土地区画整理事業を施行する区域に限定し、仮設建築物の許可基準のうち床面積の制限及び建築面積の敷地面積に対する比率の制限を削除するように改正する。

## 6. 1. 2 特別都市計画法等

戦災地復興基本方針に基づいて復興計画を制定し、その事業を行なう手段として、戦災都市において復興土地区画整理を実施することになった。しかし、事業施行の根拠法規たる都市計画法はいわば平常時の立法であり、このような大災害を予想したものではなかったもので、戦災地復興基本方針に則って復興都市計画を実施するためには不十分であるとの見地から、特別立法の必要が認められたのである。よって、基本方針に基づく必要な事項を法制化して、都市計画法（大正8年法律第36号）の特例として、特別都市計画法（昭和21年9月11日公布）を制定するに至ったのである。ただし、特別都市計画法の適用は、戦災都市のうち、同法第1条第3項の規定に基づき、主務大臣たる内閣総理大臣が指定した市町村に限られ、また、特別都市計画を実施する範囲は前記指定都市の行政区域内とされたのである。

### 特別都市計画法 第1条

この法律は、特別都市計画に関し、都市計画法の特例を定めるものである。

この法律で特別都市計画とは、戦争で被害を受けた市（東京の区の存する区域を含む。第18条を除き第2条以下これに同じ。）町村の区域により行ふ都市計画をいふ。

前項の市町村は、主務大臣が、これを指定する。

特別都市計画事業は、行政官庁は、これを執行しない。

その後、昭和21年10月9日に前述の特別都市計画法第1条第3項の規定により、罹災都市215余りの内被害の極めて甚大な都市について特別都市計画を行う115都市（表6. 1. 1）を決定したのである。

この特別都市計画法にあわせて規定された法律等には、特別都市計画施行令（昭和21年9月11日公布）、特別都市計画施行規則（昭和21年9月23日公布）、戦災復興土地区画整理施行地区内建築制限令（昭和21年8月15日公布）、などが挙げられる。

表6. 1. 1 戦災復興都市一覧

都道府県名	市	町	村	名	都道府県名	市	町	村	名	
北 越 道	根室町	網走市	函館市	本別町	和 歌 山	尼崎市	芦屋市	御影町	魚崎町	
	青森市	釜石市	宮古市	盛岡市		花巻町	和歌山市	海南市	田辺市	新宮市
青 岩 宮	仙台市	塩竈市			福 井	豊浦町	福井市	敦賀市		
	郡山市	平市				福 井	福井市	敦賀市		
福 東 神 原	東京都の区に存する区域	八王子市			山 口	広島市	呉市	福山市		
	横浜市	川崎市	平塚市	小田原市		岡 山	岡山市			
千 城 茨	千葉市	鎌子市			鳥 取	下関市	宇部市	徳山市	岩国市	
	熊谷市	水戸市	日立市	高萩町		多賀町	川 島	高松市		
栃 群 新 山 愛 静 岐 三 一	宇都宮市	鹿沼市			愛 知	徳島市	徳島市			
	前橋市	高崎市	伊勢崎市			愛 知	松山市	宇和島市	今治市	
山 愛 静 岐 三 一	長岡市	甲府市			高 岡	高知市	福岡市	門司市	八幡市	大牟田市
	名古屋市	豊橋市	一宮市	岡崎市		福 岡	久留米市	若松市		
山 愛 静 岐 三 一	静岡市	浜松市	清水市	沼津市	長 崎	長崎市	佐世保市			
	岐阜市	大垣市				熊 本	熊本市	荒尾市	水俣町	宇土町
山 愛 静 岐 三 一	津市	四日市市	桑名市	宇治山田	大 分	大分市				
	市					大 分	宮崎市	延岡市	都城市	高鍋町
富 大 兵	富山市				宮 崎	油津町	富島町			
	大塚市	堺市	布施市			鹿 児 島	鹿児島市	川内市	串木野市	阿久根市
富 大 兵	神戸市	西宮市	姫路市	明石市		加治木町	枕崎町	山川町		
						豊水町	東市来町	西之表町		

復興事業の実施につれて、法律上の不備、あるいは他の法律との関連等において逐次改正を要することになり、昭和24年5月16日、昭和24年5月31日、昭和26年6月4日の3回の改正が行なわれた。さらに、昭和29年5月20日に土地区画整理法が制定公布されたのである。土地区画整理法は、従来各種の法律に分散規定されていた土地区画整理に関する事項を集大成して、単独立法としたものであるが、この施行は昭和30年4月1日とされ、この日において特別都市計画法は廃止されたのである。

## 6. 2 戦災復興計画の概要

昭和17年4月18日、アメリカ空軍のB25により、東京が空襲を受けたのを嚆矢とし、本格的には昭和19年頃から終戦迄の約2年間、広島、長崎両市に対する原爆投下を含め、日本の主要な都市は空襲による大きな被害を受けた。その被害は、都市数にして120余、罹災面積は約6万3000ヘクタール、罹災個数は約230万戸、罹災人口は約970万人に及び、戸数では、内地総戸数の二割以上、人口では総人口の一割強が罹災したことになるという甚大な被害であった。昭和20年8月15日、日本は連合軍に無条件降伏し、さしもの長かった戦争も終わることになったが、政府は、戦災による被害の復興事業の推進を図るため、昭和20年11月5日内閣総理大臣の直属機関として戦災復興院を設置し、戦災地に関する復興事業の立案とこれに基づく復興事業の推進を行なうことになった。同12月30日には「戦災地復興計画基本方針」が閣議決定された。また、既に都市計画法があったが、これは平常時の立法であり、戦災復興のような大規模な事業を予想したものでなかったことから、関東大震災の帝都復興事業における特別都市計画法の制定の例と同様に、特別立法を行なうこととなり、昭和21年9月10日、特別都市計画法が施行されたのである。この特別都市計画法にもとづき、まず昭和21年10月9日に罹災都市115が指定され、その都市の焼失面積約5万ヘクタールと、これに関した地域を含め、約6万5000ヘクタールを施行面積として5箇年の継続事業として事業が実施されることになった。

その後、戦災復興を所管する中央の機構である戦災復興院は、昭和22年末の内務省解体に伴い、翌昭和23年1月1日から内務省国土局と合体して建設院となり、さらに、建設院は同年7月10日建設省となった。

ところで、このような大計画の下に出発し、建設省が引き継いだ戦災復興事業は、インフレの親展、資材調達の困難、技術者の不足、住民の反対等の隘路に突当ることになり、昭和24年度には施行面積が約3万3000に減少され、数都市において、事業が中止されることになったが、さらに、同年のドッジ・プランにより、計画はさらに減少され、その早期収束が進められることになり、6

月24日、戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針が閣議決定された。その結果、計画は、事業のおおむね完了した30都市を除き85都市、施行面積約2万8000ヘクタールに縮小され、昭和25年度からの5箇年計画となった。

戦災復興事業は、この縮小された計画により実施されたが、事業は予定通り進まず、最終年度の昭和29年度にいたっても事業の収束が困難な見通しとなった。このため、昭和28年8月には建設省に「重要都市整備対策協議会」を設け、計画をさらに再検討するとともに、昭和29年度から道路整備財源である揮発油税を戦災復興事業に充当するなど、戦災復興事業の収束のための努力を行なった。また、昭和30年4月特別都市計画法は土地区画整理法の施行とともに廃止され、戦災復興事業としての土地区画整理は、発展的に、土地区画整理法による土地区画整理事業に吸収されることになった。

このような経緯によって施行された戦災復興事業は、最終的に完了した施行地区面積は112都市で1万9400ヘクタール、都市改造事業に切換えられたもの34都市8700ヘクタール、他事業で施行したもの等1000ヘクタール、合計2万9100ヘクタールで、当初の計画の44%が整備されたことになり、戦後の都市の発展に大きく寄与することになったのである。

### 6. 3 戦災復興都市における街路計画の特徴および思想

#### 6. 3. 1 基準等に見られる街路の全体的計画・設計思想

前掲資料6. 1の戦災地復興基本方針にともなって新たに各種の都市計画標準が示された。すなわち、昭和8年7月20日の都市計画法に定められていた都市計画標準に検討が加えられ、「戦災都市における都市利用計画の設定について」のほか、街路、駅前広場、緑地計画標準、緑地地域指定標準などがきめられたのである。ここでは、戦災地復興基本方針、街路計画標準、緑地計画標準にみられる特徴について述べて行くこととする。

##### (1)基本方針にみられる特徴

戦災地復興基本方針（資料6. 1）では、まず主要施設の第一に街路があげられていることから分るように、都市計画において第一に重要なものと考えられていたことが分る。

内容の第一項をみると、「街路網は都市聚落の性格、規模並びに土地利用計画に即応しこれを構成するとともに街路の構想においては将来の自動車交通及建築の様式、規模に適應せしむることを期し兼ねて防災、保健及美観に資すること」とあり、ここに明示されている防災、保健、美観の思想のほか、都市の性格等に配慮して街路構成を考えるという、都市の骨格形成、建築への配慮の思想を読取ることができよう。またさらに第三項では、「必要の箇所には幅員50メートル乃至100メートルの広路又は広場を配置し利用上防災及美観の構成を兼ねしむること」とあり、ここに明示されている防災、美観のほか、都市の主要な部分に広路を設けるということから、都市の主軸の構成と言う考え方

を読取ることができよう。

## (2) 計画標準にみられる特徴

街路計画標準を資料6.5に示す。戦災地復興基本方針と同様の記述が、街路計画標準の方針の第1項と第5項にみられ、また第4項には補助幹線街路についても近隣生活圏を構成するための配慮について記述しており、前項で述べたように、都市の骨格形成、防災、保健、美観という思想を読取ることができよう。

設計の第1節では配置について記述してあるが、その第7項に「重要公共施設の配置計画に即応して広路又は広場を配置し都市の防災並びに美観に資すること」という記述がある。防災、美観だけではなく、重要公共施設と広路、広場を関連させ、シンボル性を高めるという考え方も読取ることができよう。第8項では「街路の配置にあたっては視観を重視し建造物、公園、山嶽等を背景とする美観道路を配置すること」という景観のみに対する配慮と考えられる記述があり、ビスタ構成的な、遠景も含めた街路景観に対する配慮がうかがえる。また、第9項には「鉄道、軌道、河川、水路沿には沿線の利用上支障なき限り相当幅員の街路を附設すること」とあり、鉄道、軌道、河川、水路を守るという意味での防災のほか、これらと一体に街路を設計することによってより広幅員の防火帯をつくるという防災思想も読取ることができようが、特に河川、水路については街路を一体にすることによって、街路と水辺とにつながりをもたせるというアメニティの思想も読取ることができよう。

第2節の線形では、第1項に「地形地物に順応して路線を選定し不自然なる直線避けること」という記述がある。もちろん造成の量を少なくするという経済的、技術的な意味があるとは考えられるが、これはいわば景観に対する基本的な配慮と考えることができる。

幅員の節では、まず付図として掲載されている戦災復興都市計画街路標準横断面に着目したい。これをみると、街路幅員36m以上のものについては、いずれも側道をもった横断面図が掲載されており、側道（緩速車道）は、戦災復興時にはかなりポピュラーなものであったと考えられる。緩速車道をもった複断面

構成とすることは、もちろん緩速車を分離し円滑な交通を保障するという意味もあつたものと考えられるが、側方分離帯を設け4列植栽を施すことによって緑豊かな街路空間をつくるというアメニティ思想や、4列植栽複断面の横断面構成によって格の高い街路景観を創出するという考え方もあつたものと考えられる。また、歩道の直近を緩速車道とすることによって、歩行者空間のそばを自動車が高速で通過することを避け、歩行者の快適性を損わないというアメニティ思想も読取ることができよう。

また、幅員の規定の中で、駐車線の幅員の規定が、平行駐車、直角駐車の場合にわけて記述されており、交叉点及広場の項でも「業務街盛り場等交通の輻輳する箇処には駐車広場を設け又は駐車路線を配置すること」という記述もあり、戦災復興時の街路計画においては、駐車ということが意識されていたことがわかる。

交叉点及広場の節では、交叉点には広場を設けるという第1項の規定に引続き、第2項に「街路交叉点広場については交通整理を行ふため必要なる施設並びに美観を考慮し其の形状、大きさを定むること」という規定があり、交叉点広場の設計においては、交通処理と同様に景観に対する配慮が記述されている。

第3項では循環式交通広場についての諸元が記述されており、ロータリー交叉点が標準としても認知されていたことがわかる。ロータリー交叉点はやや交通処理能力としては信号交叉点よりは落ちるものの、街路景観にアクセントを与える、ピスタ構成のアイストップとなる、中央島に植栽等を施すことによって街路空間のアメニティを増すなど、交通処理以外の機能をもっている。交通量がそれほど多くはならないという予測もあつたかもしれないが、標準の中にわざわざロータリー交叉点の記述を入れるということは無論流行もあつたらうが、これらの交通処理以外の思想が存在したと考えることができよう。

また、第5項には「鉄道、軌道の駅前には交通量に応じ且美観を考慮し充分なる広場を設くること」とあり、駅前広場の設置が記述されており、その配慮点として、美観に対する配慮があげられている。駅広場設計標準が定められたことと考えあわせれば、戦災復興街路計画においては、駅(前)広場は重視されており、その景観的な重要性も認識されていたものと思われる。

第8項においては「橋詰には充分なる広場を設くること」という記述があり、

特にその思想的な背景については記述されていないが、橋の視点場を形成するという景観的な考え方のほか、いわゆる広場としてのアメニティ思想もあったものと思われる。

その他の節では、付属物、占有物について、第1項、第2項で「交通信号機、信号塔、街路照明設備、消火栓等の工作物は路上施設地帯又は植樹帯に設けること」、「派出所、公衆電話、郵便函、変圧器、地下鉄道乗降口、横断地下歩道出入口、公衆便所等は道路外に設けることとし止むを得ず道路上に設ける場合は交通に支障を生ぜざる箇処に取用すること」との規定があり、もちろん交通上の支障を避けるという意味が中心であろうが、街路景観を繁雑にしないという考え方もあったのではないだろうか。とくに第3項の「電線電纜は地下に埋設し電柱を整理すること、止むを得ざる場合電柱は主要街路以外の路線の路上施設地帯に設置すること」という規定は景観的なものが強いと考えられ、またここで主要街路とそれ以外を区別していることから、景観的配慮についても主要街路を区別するという格の重視の考え方があったものと思われる。

街路計画標準では、その配置、設計に引続いて、街角剪除標準が記述されている。帝都復興においても街角剪除についての記述はあったが、街路側の設計において、沿道に対する制限が記述されていることがまず第1に注目できよう。また、街角剪除の理由についても、交通処理的なものが中心であろうが、交差点空間を広くとりアメニティを保障する、交差点建築の正面性を担保しかつそれを見るための引きを与える、街路景観にアクセントを与える、などの考え方もあったものと考えられることができる。

つぎに緑地計画標準について簡単に述べる。緑地計画標準を資料6.6に示すように、緑地計画標準は一般標準、公園計画標準、公園道路計画標準、墓苑計画標準にわけて記述されている。

一般標準の第1節に計画の目的として、市民の保健、慰楽、都市の美観、保安とあげられている。他の項でも、保健と慰楽は必ずといっていいほどあげられており、美観についても修景という言葉であげられている。また、配置について述べられている第4節の第1項では、防火が上げられており、街路計画標準と同様、防災、保健、美観、慰楽（アメニティ）の考え方があったものと思

われる。

配置について述べられている第4節の第4項には、「沿海、沿川其の水辺地は船付場、荷揚場、倉庫其の他の公共用地の外原則として緑地となし一般民家の使用を認めざること」とあり、水辺を公共の場とし緑化することが述べられている。街路計画と同様、防災の他水辺のアメニティの保障という考え方を読取ることができよう。

また、第5項には「駅前、交通要点、橋畔、主要建造物の附近及其他市民の蟻集する場所には街路計画と相俟って広場を設くること」とあり、街路計画と同様、駅前、交通要点、橋畔、主要建造物に広場を附設し、シンボル性を高めたり、アメニティを担保したり、都市景観に配慮すると言う思想も読取ることができようが、ここで注目すべきは、緑地の計画において街路計画との協力が明確に意識されていたと言うことである。第5節にも「街路には積極的に植樹帯を附設すること」とあり、また緑地を担当する戦災復興院の計画局施設課の所掌に街路樹がある（街路、広場は土木課の所掌）ということもあり、緑地、公園と街路、広場が一体に計画されやすいという事情もあるが、公園道路計画が緑地計画標準に記述されていることも含めて、戦災復興時には公園、緑地と街路計画がかなり協力関係にあったといえよう。

街路計画標準

第1 方針

- 1 源泉都市ノ性格規模並ニ土地利用計画ニ即シテ合理的ニ幹線街路網ヲ構成スルモノトス
- 2 街路網ノ構成ハ新ナル構想ノ下ニ計画シ既定計画ニ拘泥スル要ナキモ既設街路ニシテ其ノ改良ニ供リ多大ノ経費ヲ伴フモノニ付テハ之ヲ利用スル如ク計画スルモノトス
- 3 軌道地下鉄道等ノ整備ガ予想セラルル場合ハ街路網ハ之ニ即シテ得ル系統ヲ有セシムルモノトス
- 4 市街地ノ適当ナル分離装置ト近隣生活圏ノ構成ヲ図ルニ補助街路網ヲ組成スルモノトス
- 5 街路計画ハ得來ノ自動車交通ノ増大ト建築ノ様式及規模ニ即シシ且防災、保健、美観等要素ヲ考慮シテ定ムルモノトス

第2 設計

(1) 配置

- 1 軌道、地下鉄道、乗合自動車等ノ交通線ヲ含ム主要幹線街路ノ間隔ハ商業地域及工業地域ニ於テハ500メートル以下住居地域ニ於テハ500メートル以上1,000メートル以下トスルコト  
補助幹線街路ノ間隔ハ商業地域及工業地域ニ於テハ250メートル以下住居地域ニ於テハ250メートル以上500メートル以下トスルコト
- 2 交通幹線ハ横断道路トノ交又箇所ヲナルベク少カラシムル様留意スルコト
- 3 大都市ニ於テハ高速度交通路網ヲ配置スルコト
- 4 遠近交通ニ即シテスル為諸地区ヲ迂廻スル側道ヲ配置スルコト
- 5 交通幹線ハ鉄道トノ立体交又容易ナル位置ニ路線ヲ選定スルコト
- 6 長区間ノ橋梁ヲ架スル場合ハ架換容易ナル箇所ニ路線ヲ選定スルコト
- 7 重要公共施設ノ配置計画ニ即シテ広路又ハ広場ヲ配置シ都市ノ防災並ニ美観ニ資スルコト
- 8 街路ノ配置ニ當リテハ視界ヲ重視シ建築物、公園、山岳等ヲ背景トスル美観道路ヲ配置スルコト

- 9 鉄道、軌道、河川、水路沿ニハ沿線ノ利用上支障ナキ限リ相當幅員ノ街路ヲ附設スルコト
- 10 軌道ノ終端ニ於テハ街路上ノ電車折返シ運転ヲ避ケ「ループ」運転ヲナシ得ル如ク街路ヲ配置スルコト

(2) 線形

- 1 地形地物ニ順応シテ路線ヲ選定シ不自然ナル直線形ヲ避ケルコト
- 2 街路屈曲部ニハ曲線ヲ挿入シ連続線形トスルコト
- 3 幹線街路ノ屈曲部ニハ半径 50 メートル以上ノ曲線ヲ挿入シ高速度交通支障ナカラシムルコト

(3) 幅員

- 1 街路幅員ハ下記車線幅、占用幅ヲ単位トシテ定ムルコト
 

複線軌道	5.5 メートル
単線軌道	3.0 メートル
高速車線	3.0 メートル
緩速車線	2.0 メートル
駐車線	平行 2.0 メートル—2.5 メートル
	直角 4.0 メートル—7.5 メートル
歩行者	0.75メートル
植樹帯	3.0 メートル以上

但シ特殊ノ場合ハ1.5メートル迄縮小スルコトヲ得
- 安全地帯
 

路面電車乗降場	1.5 メートル以上
横断歩道安全島	1.0 メートル以上
路上建設地帯	1.0 メートル
- 2 主要幹線街路ノ総幅員ハ中小都市ニ於テハ高速4車線以上ヲ保有セシメ 35 メートル以上、大都市ニ於テハ高速6車線ヲ保有セシメ 50 メートル以上トシ其ノ他ノ幹線街路ノ幅員ハ中小都市ニ於テハ 25 メートル以上大都市ニ於テハ 36 メートル以上トスルコト
- 3 補助街路ノ幅員ハ 15 メートル以上トシムヲ得ザル場合ト雖モ 8 メートルヲ下ラザルコト
- 4 各側歩道ノ有効幅員ハ幹線街路ニ於テハ 6 占用幅以上トシ其ノ他ノ街路ニ於テモ 4 占用幅ヲ下ラザルコト
- 5 街路交又点ニ於テハ安全地帯(電車乗降場)ノ設置及乗合自動車ノ停車等ヲ考慮シ有効幅員ヲ増

- 大スルコト
- 6 積雪多キ地方ニアリテハ必要ニ応ジ幅員ヲ増大スルコト
  - 7 路面ト地盤面トノ高低差著シク歩道ノ利用不十分ナル場合ハ其ノ区間ノ幅員ヲ必要ノ限度迄減シ別ニ其ノ両側又ハ片側ニ段道ノ歩道ヲ設ケルコト
- (4) 拡 幅
- 1 既設街路ヲ包含スル場合ハソノ活用ヲ考慮シテ拡幅スルコト
  - 2 既存建築物ニシテ搬去困難ナルモノアル場合ハ出来得ル限り之ヲ避ケル如ク拡幅シ止ムヲ得ザル場合ハソノ部分ヲ歩廊トナスコト
- (5) 交又点及広場
- 1 幹線街路ノ交又点ニハ広場ヲ設ケ交通能率ノ増大ニ努ムルコト
  - 2 街路交又点広場ニ付テハ交通整理ヲ行フ為ニ必要ナル施設並ニ美観ヲ考慮シ其ノ形状、大サヲ定ムルコト
  - 3 循環式交通広場ノ中央島ノ最小半径ハ 15メートル、環路ノ車道ハ高速車線2、低速車線1ヲ保有セシムルコト、尙舊直誘導島ヲ設置シ交通流ノ制御ヲハカルコト
  - 4 街路ガ5線以上交又スル場合又ハ狭道若ハ鋭角

- 交又ヲナス場合ハ適當ナル広場ヲ設ケルコト
- 5 鉄道、軌道ノ駅前ニハ交通量ニ応ジ且美観ヲ考慮シ充分ナル広場ヲ設ケルコト
  - 6 業務街盛場等交通ノ輻輳スル箇所ニハ駐車広場ヲ設ケ又ハ駐車路線ヲ配置スルコト
  - 7 交通ノ輻輳スル箇所ニハ横断地下歩道ヲ設置スルコト
  - 8 橋詰ニハ充分ナル広場ヲ設ケルコト
- (6) 其ノ他

- 1 交通信号機、信号塔、街路照明設備、消火栓等ノ工作物ハ路上施設地帯又ハ植樹帯ニ設ケルコト
- 2 派出所、公衆電話、郵便函、変圧器、地下鉄道乗降口、横断地下歩道出入口、公衆便所等ハ道路外ニ設ケルコトトシ止ムヲ得ズ道路路上ニ設ケル場合ハ交通ニ支障ヲ生ゼザル箇處ニ取容スルコト
- 3 電線電纜ハ地下ニ埋設シ電柱ヲ整理スルコト、止ムヲ得ザル場合電柱ハ主要街路以外ノ路線ノ路上施設地帯ニ設置スルコト
- 4 地下埋設物ノ整理ニツキ考慮スルコト

第3 街角剪除標準

- 1 街角ハ次ノ標準ニ依リ剪除スルコト  
但シ特殊ノ場合ハ別ニ設計スルモノトス
- 2 軌道ノ屈曲アル街路ニ付テハ軌道屈曲半径ニ応

交 又 街 路	交 又 角	交 又 角	交 又 角
	120 度 前後	90 度 前後	60 度 前後
(1) 広路及I等大路が相互ニ交又スル場合	6メートル以上	8メートル以上	10メートル以上
(2) II等大路が相互ニ又上位ノ街路ト交又スル場合	4メートル以上	5メートル以上	6メートル以上
(3) 小路が相互ニ又上位ノ街路ト交又スル場合	2メートル以上	3メートル以上	5メートル以上

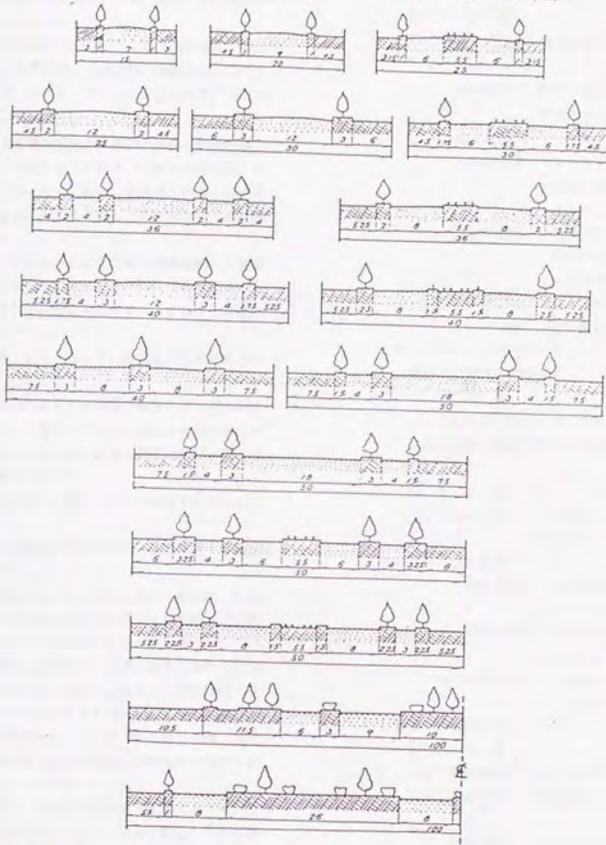
シ此ヲ剪除スルコト

- 3 街路ガ鋭角交又ヲナス場合ハ適宜捷路ヲ設ケルコト

第4 図 面

都市計画トシテ決定スル場合ハ陸地測量部地形図縮尺 1/10,000, 1/25,000 又ハ空中写真測量図ニヨル一級図ヲ作成スルコト

戦災復興都市計画街路標準横断面図



資料 6. 6 緑地計画標準

○ 緑地計画標準

(昭和21年9月27日政復発第481号)  
 戦災復興院次長通牒(校)

1 一般標準

(1) 緑地計画ハ市民ノ保健、慰寮及都市ノ美観、保安ヲ主トシ市街地ノ用途、空地ノ配分等ヲ助成シテ樹立スルコト

(2) 緑地計画ニ於テハ普通公園、自然公園、遊樂公園、近隣公園、児童公園、公園道路、広場、植樹帯、緑地帯、墓苑及其ノ他ノ緑地ヲ包含セシムルコト

(3) 戦災区域ニ対スル区域内ノ緑地ノ所要面積ハ既存ノ緑地ト合セテ概ネ10%トシ標準緑地ノ有無、都市ノ大サ、特性、地況等ノ実情ニ依リ緑地ノ種類、配分ヲ考慮シテ面積割合ヲ増減シ得ルコト

但シ近隣公園及児童公園ノ所要面積ハ総面積ニ対スル面積割合ニ於テ10%ノ内5%トシ人口密度大ナル地区ニ在リテハ1人当リ1坪ヲ下ラザルコト

(4) 緑地ノ配置ニ當リテハ特ニ次ノ諸点ヲ考慮スルコト

イ 機能ヲ異ニスル各種ノ緑地ガ各々誘致距離ニ応ジテ適當ニ配分サレ相互ニ有機的連絡ヲ有スルト共ニ防次区域ノ構成ニ利用シ得ル如ク選定スルコト

ロ 都心部ニハ特ニ充分ナル緑地ヲ確保スルコト

ハ 低湿地及建築不適当地ハ極力緑地ニ利用スルコト

ニ 沿海、沿川其ノ他ノ水辺地ハ船付場、荷揚場、倉庫其ノ他ノ公共用地ノ外原則トシテ緑地トナシ一般民家ノ使用ヲ認メザルコト

ホ 駅前、交通要點、橋頭、主要建築物ノ附近及其他市民ノ聚集スル場所ニハ街路計画ト相俟ツテ広場ヲ設クルコト

ヘ 大都市ニ於テハ事情ノ許ス限り緑地、河川及其ノ他ノ空地ヲ連繫セル緑地帯ヲ市内ニ導入セシムルコト

(5) 街路ニハ積極的ニ植樹帯ヲ附設スルコト

(6) 戦災区域内ニ点在セル墓地ヲ整理スルニ必要ナル場合ニハ共同墓地ヲ設クルコト

2 公園計画標準

第1 分類

(1) 大公園

都市居住者全般ノ保健、慰寮ノ用ニ供スルモノ

イ 普通公園

遊戯、運動、觀賞又ハ教化等ノ用ニ供スルモノ

ロ 運動公園

主トシテ運動ノ用ニ供スルモノ

ハ 自然公園

主トシテ自然ノ風光ニ接スルノ用ニ供スルモノ

(2) 小公園

近隣ニ居住スル者ノ保健、慰寮ノ用ニ供スルモノ

イ 近隣公園

老若一般ノ保健、慰寮ノ用ニ供スルモノ

ロ 児童公園

i 少年公園 主トシテ14~15才以下ノ児童ノ運動、教化ノ用ニ供スルモノ

ii 幼年公園 主トシテ11~12才以下ノ児童ノ遊戯、教化ノ用ニ供スルモノ

iii 幼児公園 主トシテ字令前ノ幼児ノ遊戯ノ用ニ供スルモノ

第2 面積

概テ次ノ標準ニ依ルコト

(1) 大公園

1箇所当リ10「ヘクタール」以上トス、但シ記念遊園、動植物園等ノ特殊ナルモノハ此ノ限ニ在ラズ

(2) 小公園

イ 近隣公園 1箇所当リ5「ヘクタール」以上トス

ロ 児童公園

i 少年公園 1箇所当リ0.8「ヘクタール」以上トス

ii 幼年公園 1箇所当リ0.5「ヘクタール」以上トス

iii 幼児公園 1箇所当リ0.2「ヘクタール」以上トス

第3 誘致距離

(1) 大公園

イ 普通公園 2「キロメートル」トス

ロ 運動公園 30分以内ニテ到達シ得ル距離トス

ハ 自然公園 1時間以内ニテ到達シ得ル距離トス

(2) 小公園

イ 近隣公園 1「キロメートル」トス

ロ 児童公園 i 少年公園 0.6「キロメートル」トス

資料6. 6のつづき

- ii 幼年公園 0.5「キロメートル」トス
  - iii 幼児公園 0.25「キロメートル」トス
- 河川、運河、大ナル構造物敷地（小学校ハ例外）、交通頻繁ナル道路等アル場合ニハ児童公園ノ誘致距離ハ之ニ依リ適斯セラルモノトス  
但シ 11~12 オフ超ニル児童ニ対シテハ此ノ限ニ在ラズ

第4 配置

- (1) 各種公園ノ誘致距離ヲ基準トスルコト
- (2) 季節ニ応ジテ保健、慰楽ノ目的ヲ達シ得ベキ地ヲ選ブコト
- (3) 緑地系統上連絡ヲ有シ且ツ分布ノ平衡ヲ得ルコト
- (4) 公園ノ種類ニ応ジ日射、風向、地形、環境等ヲ考慮スルコト
- (5) 公園ノ利用度ヲ高カラシムル様配置スルコト
- (6) 施設及経営ノ容易ナル地ヲ選ブコト
- (7) 普通公園、運動公園及小公園ニ在リテハ垣並ノ平坦地アルコト

第5 境 域

- (1) 公園ノ設計ヲ考慮シテ定ムルコト
- (2) 遊園及修景ノ要素ヲ包含スルコト
- (3) 地境ノ確リヲ有スルコト
- (4) 沿岸地ノ場合ニハ対岸ヲ含メテ考慮スルコト
- (5) 隣地ノ宅地ニ直接セシメザルコト

第6 施 設

公園ノ種類ニ定ジテ次ニ掲グルモノヲ考慮スルコト

(1) 大 公 園

- イ 運動広場、園遊地、野営場、展望場、演奏場、野外劇場、舟遊場等ノ慰楽施設
- ロ 簡易ナル動植物園、水炭館、模範庭園等ノ教化施設
- ハ 陸上競技場、水泳場、球戯場、滑球場、乗馬場、体育館等ノ運動施設
- ニ 其ノ他公園一般ノ施設

(2) 小 公 園

- イ 広場、音楽堂、動物舎等ノ慰楽施設
- ロ 運動場、水泳場、球戯場、角力場、砂場、徒歩地、児童遊戯器具等ノ運動施設
- ハ 教材園、模範庭園等ノ教化施設
- ニ 其ノ他公園一般ノ施設

3 公園道路計画標準

主トシテ散歩、乗馬、ドライブ等ノ用ニ供スルモノヲ謂ヒ標準ニ依ルコト

第1 配 置

- (1) 公園其ノ他ノ緑地及準緑地ヲ連絡スルコト
- (2) 沿岸地又ハ坑窪地等境界ノ広闊ナル地ヲ選ブコト
- (3) 修景容易ナル路線ヲ選ブコト
- (4) 幹線街路トナルベク交叉セシメザルコト

第2 幅 員

次ニ依リ定ムルコト

- イ 遊 歩 道 3「メートル」以上トスルコト
- ロ ドライブウェー 6「メートル」以上トスルコト
- ハ 歩車道ノ区別アル場合ハ歩道ノ幅員ハ片側3「メートル」以上トスルコト
- ヘ 自 転 車 道 2「メートル」以上トスルコト
- ニ 乗 馬 道 4「メートル」以上トスルコト

ホ 植樹帯、公園道路ノ外縁及遊歩道、ドライブウェー、乗馬道ノ区別アル場合ハ相互間ニナルベク植樹帯ヲ設ケ其ノ幅員ハ3「メートル」以上トスルコト

4 墓苑計画標準

第1 面 積

1箇所当リ 10「ヘクタール」程度トス

第2 配 置

- (1) 市街地ニナルベク近接セシメザルコト
- (2) 飲料水、水道水源地ニ支障ナザル地ヲ選ブコト
- (3) 到達ニ便利ナル地ヲ選ブコト
- (4) 土質、地形、環境等ヲ考慮スルコト
- (5) 分布ノ平衡ヲ得ルコト
- (6) 必要アル場合ハ拡張ノ余地ヲ有スルコト
- (7) 施設、修景及経営ノ容易ナル地ヲ選ブコト

第3 境 域

- (1) 施設ノ設計ヲ考慮シテ定ムルコト
- (2) 遊園及修景ノ要素ヲ包含スルコト
- (3) 地境ノ確リヲ有スルコト
- (4) 隣地ノ空地ニ直接セシメザルコト

第4 施 設

- (1) 祭壇、形破碑表地、納骨堂等
- (2) 苑路及修景地（総面積ノ60%以上）休憩所並ニ管理ニ必要ナル施設
- (3) 火葬場、葬祭場ヲ併置セザルコト

### 6. 3. 2 戦災復興都市における街路計画の概略

本節では戦災復興誌（建設省編）の都市編の地図、記述から読取れる概略の特徴を記述している。

#### (1) 北海道

##### ①根室町

一等一類と一等三類の広路でT字型に市街が分割されている。その他の街路も含めて300m程度に市街が分割されている。防災、保健、美観の言葉が記述中に見られる。電柱の移転の記述はあるが無電柱街路をめざしたのか否かはわからない。

##### ②釧路市

広路（釧路では大路（幅員55m）と言う分類になっている）で市街が3分割されている。一等一類の街路も見られる。一等三類の街路上にロータリー交差点とおぼしきものが見える。防災、保健、美観の言葉が記述中に見られる。

##### ③函館市

広路で分割されている様子はわかる。しかし、戦災復興街路の最大幅員は8間にすぎず、広幅員の物は以前の大火による物と思われる。

##### ④本別町

一等三類の広路（幅員22m）2本で市街地をT型に分割している。駅前広場の整備計画も同時に行なわれ（事業は寄付等により行なうこととし、本事業では行なわないとある）、1本の広路が駅前広場に突当っている。

#### (2) 青森

##### ①青森

広路1号（幅員50m）と一等一類の街路（幅員36m）で十文字に分割さ

れている。駅前には一等三類の街路（幅員25m）が突当っており、この街路の一部として駅前広場が整備されている。この街路（通称新町通り）は写真によると歩道幅員も広く、建築物の1階部分をアーケード形式で通過している部分があるのも伺える。河岸道路はありそう（堤川の東西河岸通線）だが、詳細はわからない。

#### (3) 岩手

##### ①釜石市

航空写真からは街路で市街が十文字に分割されている様子が伺える。写真から河川・水路を街路に取入れているのがわかる（30m道路）。

##### ②宮古市

第1の幹線は幅員20mの物で1本のみである（市街の2分割化）。写真より河川・水路との一体設計がわかる。

##### ③盛岡市

街路計画については、既に昭和13年に決定されていたものを、戦災を期に駅前広場を併せて計画したものである。駅と開運橋を結ぶ街路を幅員30mとし、メインストリートとして計画したことが伺われる。

##### ④花巻町

駅前広場及び駅前通りの整備が見られる。駅前通り（Ⅱ、2、1）は歩道幅員も広く、りっぱな並木のあることが写真より伺える。

#### (4) 宮城

##### ①仙台市

青葉通り、東二番丁通りで大きく十文字に分割されている。これに定禅寺通り、広瀬通りを加えて市街が大分割されている。青葉通りの端部には仙台駅が、東二番丁通りの端部には勾当台公園、県庁、市役所が位置している。いずれの通りにも十分な街路樹が植栽されていることが写真よりわかる。定禅寺通りには、中央分離帯上に遊歩道が設置されている。

## ②塩竈市

4 mから10 mの街路計画にすぎず、公園広場等の計画はほとんど出来なかったとある。ただし、写真から水路の整備にあたっては両側に狭いながらも街路が整備されていることがわかる。

## (5) 福島

### ①郡山市

大きな駅前広場があり、ロータリーがある(写真より)。駅前大通りも計画されている。地図によると大きな交差点広場(Ⅱ. 3. 2とⅡ. 1. 9の交差点)が計画されている。

### ②平市

駅前大通り(幅員30 m)とそれに直交する街路(幅員24 m)で市街が十字に分割されている。写真によると駅前大通りには中央分離帯植栽がなされており、どの街路との交差点かは明らかでないが大規模なロータリー交差点の存在がわかる。また、記述によると古川を取込み、緑道構造として、総幅員24 mのものが計画施工されている。

## (6) 東京都

### ①東京区部

放射街路と環状街路の別で、記述されており、放射環状型の考え方があったものと思われる。しかし、都市計画図をみる限り、その形態は明確でなく、交通処理上の放射環状型であったと考えられる。詳細については、東京では区画整理の地域が小さく、また完成していない街路が多いため明確ではない。

### ②八王子

当初、幅員50 mの広路が3本計画され、又交差点広場も計画されていたが、広路の幅員は計画変更によって30~36 mとなり、交差点広場も消滅した。駅前広場と駅からの放射街路に特徴がある。将来の交通、防災、保健、美観と  
言う記述が見られる。

(7) 神奈川

①横浜市

横浜市では戦災復興計画がたてられたものの、その後昭和25年に横浜国際港都建設法により前記計画を発展的に解消し放射環状型の街路網計画が立てられたとあるため、ここではとりあえず記述を省略する。

②川崎市

平面図からは市街地分割の様子はわかるが十文字型とは言い難い。駅前広場及び駅前通り（中央大通り）がある。駅前を線路と平行に走っている街路上には路面電車が存在している。

③平塚市

ここでも平面図からは市街地分割の様子はわかるが十文字型とは言い難い。駅前広場と駅前大通り（1. 1. 1幅員36m、平塚で最も広い街路）があり、緩速車線がある。

④小田原市

特になし。

(8) 千葉

①千葉市

50mの広路2本が特徴。内1本は駅前通りであり、その両端に広場（駅側は駅前広場）を持つ。また、駅前通りの駅と反対側には公園が位置している。

②銚子市

分割の様子は見えるが十文字とは言い難い。ここでも駅前広場及び駅前通りが整備されている。また、市役所前通りの名と写真があることから、端部のシンボル施設として市役所も考えられていたことがわかる。

(9) 埼玉

#### ①熊谷市

市役所通りと中仙道で市街が十文字に分割されている。市役所通りの北端には市役所が位置しており、その反対側の延長線上には荒川公園が位置している。また水路を取込んだ星川通りがある。駅前広場について特に記述はないが、駅前通りは市役所通り、中仙道、北大通り（中仙道のバイパス的な存在）につぐ街路である。

#### (10) 茨城

##### ①水戸市

図から市街地の分割の様子はわかるが必ずしも十文字型ではない。街路内に路面電車があることが特徴の一つである。水戸においても駅前広場は広路の端部に位置付けられている。

##### ②日立市

図から市街が駅前通り（Ⅰ．１．１、幅員36m）とそれと交差する街路（Ⅱ．２．６とⅡ．２．７幅員30m）で十文字に分割されていることが明らかである。写真を見ると、駅前通り（Ⅰ．１．１）には緩速車線が存在しており、また駅前広場はロータリー形式で、その中心部分には噴水池と思われる物がある。また排水路を取込んだ街路の写真も見られた。

##### ③高萩市

旧国道6号（Ⅱ．２．２）と駅前通り（Ⅱ．２．１）で市街がほぼ十文字に分割されている。駅前通りの幅員が最も広く（20～15m）、これに付属して駅前広場が計画されている。駅前広場は、計画変更によって、1800㎡から1920㎡へとふやされている。駅前広場内には、半径6mのロータリーがあり、その中には、照明灯1基、水のみ場1箇所が整備された。

##### ④多賀町

多賀町においては昭和14年の日立製作所多賀工場の創業にともない工業都市への発展を予測して昭和15年に街路網計画がなされている。本地区は（戦災地区のことと思われる）当初事業に含まれなかったもので、戦災を期に1等小路2本を実施すると記述がある。

#### ⑤ 豊浦町

大路はわずかに1本にすぎず(幅員15m)、後は1等小路(幅員8m)のみである。

#### (11) 栃木

##### ① 宇都宮市

1等大路で市街が分割されている。最も広い街路は駅前通り(大通りI. 2. 1、幅員30m)であり、中央分離帯の存在が写真よりわかる。この駅前通りに併せて駅前広場も整備されている。

##### ② 鹿沼市

空中写真より市街の分割の様子がわかる。また、市街からやや離れている鹿沼駅の駅前通りの整備が図より伺える。この駅前通りには中央分離帯があったことが前述の空中写真からわかる。

#### (12) 群馬

##### ① 前橋市

駅前通りが1番広い街路(I. 1. 1、幅員36m)であり、これに併せて駅前広場が整備されている。また公園事業として広瀬川沿いに8~15mの緑道が両側に整備されている。

##### ② 高崎市

高崎の街路網計画は昭和11年に決定されており、戦災を契機としてこの事業を行なうとある。復興都市計画図を見ると、駅前通りとそれに直交する幅員の最も広い2本の街路が十文字に交差し、市街を分割している様子がわかる。駅前通りにあわせて駅前広場が計画されているようである。

##### ③ 伊勢崎市

戦災復興事業が行われなかった。

(13) 新潟

①長岡市

駅前通り（I. 3. 1、幅員36m）と、I. 3. 2、I. 3. 4で市街が十文字に分割されている。駅前通りは、前述の交差点より1本西側の交差点がクランク形状のように見える（ここで幅員も変っている）。写真を見ると非常に立派な駅前広場が整備されており、駅前通りも緩速車線を持ったメインストリートとなっている。駅前広場はロータリー的な構造となっており、その中央には公園（中央に噴水らしき物が見える）が整備されている。

(14) 山梨

①甲府市

駅前通り（I. 1. 1、幅員30m）とI. 3. 3でT字型に市街が分割されている。駅前通りの起点（駅前）、終点（I. 3. 3との交差点）には広場が計画されている。駅前広場は変形のロータリー構造でありなかなか立派なものであるが、駅前通りが駅舎にまっすぐつきあっている訳ではない

(15) 愛知

①名古屋市

久屋大通りと若宮大通り（いずれも幅員100m）、及び新堀川（両側の街路を含む）で、市街が十文字に分割されている。久屋大通りの北端には県庁と市役所が、南端には公園が位置している。また、堀川、新堀川の両岸には街路が整備されている。久屋大通りは中央分離帯が公園的に整備されたものである。

②豊橋市

駅前通り（広路1号、幅員50m）とI. 1. 1でT型に市街が分割されている。かならずしも十文字型ではない。駅前通りの駅側には併せて駅前広場が整備されている。駅前広場は計画当初3000坪出会ったのが後に5700坪に変更されている。うち、駅舎よりの3300坪が国鉄負担、残りの2400坪は土地区画整理で造成された。また公園（松葉公園）が街路に近接して整備さ

れている。

### ③岡崎市

旧東海道を中心とする商業地と、国鉄岡崎駅附近が分離しているため、駅前が必ずしもメインストリートとはなっていない。康生駅附近は整備されているが詳細については不明。

### ④一宮市

駅前広場及び駅前通り（1. 1. 1、幅員36m）は他の都市と同様に整備されているが、全体の街路網は環状型に配置されていることが伺える。公園緑地についてもその後変更があったものの当初は環状に配置されたと言う記述がある。また、千歳通りにおいて一宮井筋用水が移設されており、水路との一体設計が伺える。（現地調査によると、駅前通り上に戦災復興時に整備されたロータリーが昭和61年現在も残っている）

## (16) 静岡

### ①静岡市

空中写真より、市街が碁盤目上に分割されていることが伺える。当初は広路5本（幅員50m）が計画されたが計画変更により縮小されている。やや幅員は狭いが（22m）県庁前通り（県庁が焦点の位置にある）が整備されている。駅前広場も整備されており、そこから幅員の広い街路が3本発している。

### ②浜松市

広幅員街路（幅員36m）によって市街地が分割されているが十文字とはいえない。駅前広場も整備されていると思われるが詳細は不明。非常にすみ切りの大きい交差点（1. 1. 2）の写真がある。

### ③清水市

駅前広場及び駅前通りが整備されているようである（ただし街路計画の表と復興都市計画図の間に不整合がある）。写真によれば駅前広場には小規模のロータリーがありそこから街路が1本山側に延びていることが伺える。また1. 3. 4の街路の起点部分に交差点広場が整備されたようである。

### ④沼津市

沼津停車場沼津港線（I. 3. 1）、旧東海道線（I. 3. 2、I. 3. 6）、沼津金岡線（I. 3. 3）の3線を根幹とした計画であり、これらにより市街がほぼ十文字に分割されている。I. 3. 1に併せて駅前広場も整備されている。この駅前広場も後の計画変更でその面積が増大している。

## (17) 岐阜

### ①岐阜市

市街地はかなり明確な碁盤目上に分割されている。駅前広場の他、駅前通りと他の街路との交差点（I. 3. 3、I. 2. 1）に交差点広場が設ける計画であったがその後の計画変更によって消滅した物と思われる。街路樹について「殺風景な焼け跡に緑を植えることによって人人の心を和らげたいと昭和23年春若宮大通りに「しだれ柳」を、神田町通りに「アカシヤ」を植えた」と言う記述がある。

### ②大垣市

駅前通り（I. 2. 1）が中心の計画である。駅前広場が同時に計画されている。駅前通りには植栽された中央分離帯があり、歩道は理由はわからないがアーケードとなっている。これは当初幅員50mの広路が計画変更によって縮少された物である。また、この駅前通り上にはロータリー交差点が計画されていたが、建物の移転の困難から通常交差点に変更された。

## (18) 三重

### ①津市

津駅から阿漕駅に至る広路1号線（基本的に幅員50m）を中心とした計画である。いずれの駅前にも駅前広場が整備されたようである。広路1号線は広幅員の歩道を持つ単断面型の横断面構成であったろうことが写真より読取ることが出来る。

### ②四日市市

広路1号線（幅員70m）とI. 3. 1（交差部の幅員は50m）で市街が

十文字型に分割されている。その2つの街路の交差点はロータリー形式となっておりその中心にはなにかモニュメントらしきものがみえる。広路1号線は四日市駅から諏訪駅に至る街路であり両方の駅前には広場が整備された。また広路1号線は緩速車線を持つとともに広幅員の中央分離帯を持ちその中央分離帯には遊歩道らしきものがみえる。

### ③桑名市

駅前通り(Ⅱ. 1. 1、幅員20m)と国道1号線(Ⅰ. 2. 1、幅員30m)で十文字に分割されている。駅前広場については特に記述はない。国道1号線の横断面構成は、「中央部急行車道分は8メートル、その両側に各2メートルの植樹帯それより各4メートルの緩速車道及び各5メートルの歩道」である。

### ④伊勢市(宇治山田市)

伊勢市では、昭和11年に風致地区、昭和14年に美観地区の指定が行なわれている。戦災復興計画は、戦時中の神都計画及び戦時中の強制疎開によって開設された街路を取入れて立案された物である。市街地はⅠ. 1. 1(外宮参道)、Ⅰ. 1. 2(新国道)によってT字型に分割されている。その他、内宮参道、両宮連絡道路、御幸道路などの広幅員道路が存在する。外宮参道の両端、外宮参道と新国道との交差点に広場が配置されている。

## (19) 富山

### ①富山市

駅前通り(Ⅰ. 1. 1、幅員36m)とその他数本の広幅員街路(幅員27~30m)で碁盤目状に市街が分割されている。駅前広場は駅前通りと併せて計画されており駅前広場から3本の街路(幅員36、30、27m)が放射状に発している。駅前広場にはロータリーが設けられており、その中央島を路面電車の軌道が横切っている。

## (20) 大阪

#### ①大阪市

広路が5本計画されている（広路1号、築港深江線、幅員80m、広路2号、泉尾今里線、幅員50m、広路3号、尼崎堺線、幅員50m、広路4号、御堂筋線、幅員44m、広路5号、大阪駅前線、幅員60m）。その他、50m街路が1本、43m街路が1本、40m街路が12本計画されている。

#### ②堺市

図面からは十字型の市街地の分割が読取れる（I. 3. 7、当該区間の幅員36m、II. 2. 2、当該区間の幅員41m）。並松浜寺南町線は街路内に軌道（おそらく南海電鉄）を取込んだ構造となっている。また、大浜古市線は中央分離帯、側道をもった構造となっている。

#### ③布施市

駅前広場は整備されたようであるがその他については不明。

### (21) 兵庫

#### ①神戸市

広路2号（浜手幹線、幅員50m）、広路3号（中央幹線幅員50m）、I. 1. 1（山手幹線幅員36m）の2本の広幅員街路によって3分割されていた物と思われる。また、これらの街路と他の主要街路との交差点には広場が設けられた場合がおおいようである（詳述は避ける）。神戸駅や須磨駅の駅前広場もこの時に整備されたのであるが同様に三宮駅前広場も交通島を持った形で整備されている（写真）。

#### ②西宮市

広路1号（浜手幹線、幅員50m）、広路2号（競馬場線、幅員50m）が存在するが、広路2号が復興都市計画図上で見当らずその位置が確認できなかった。浜手幹線は緩速車線を持った広幅員街路であり、I. 3. 3（札場筋線）との交差点はロータリー形式である。また、II. 2. 13（市役所前線）は幅員15mにすぎないが植栽され歩道も広い街路であり、写真も紹介されていることから、市役所がシンボルとして扱われていたことが伺える。

#### ③姫路市

姫路市の特徴は広路1号（駅前幹線、幅員50m）である。緩速車線を持った広幅員街路であるとともに、姫路城をヴィスタとして持っている。急速車道（戦災復興誌内の表現）と緩速車道との間の分離帯の幅員は4mである。勿論、駅前広場も整備されている。駅前広場には噴水が整備されている。

#### ④明石市

復興都市計画図からI. 2. 1（駅前線、幅員30m）とI. 2. 2（国道線東、幅員30m）で市街が十文字に分割されている様子がわかる。その他の広幅員の街路としては、II. 1. 1（観光線、幅員20m）があげられる。I. 2. 2とへ以降に走る街路であるが、観光線という名称が興味深い。また公園道路であるが、幅員15mのものが明石川兩岸に整備されている。

#### ⑤尼崎市

広路1号（浜手幹線、幅員50m）、I. 2. 2（伊丹線、幅員30m）でT字に、それに加えて、I. 3. 2（山手幹線、幅員27m）、I. 3. 3（杭瀬線、幅員27m）、I. 2. 1（阪神国道線、幅員28m）で市街が大分割されている。駅前広場は整備されているが、上記の幹線街路と関係付けられている訳ではなく、その構造も広場内に植栽部分はあるものの特記すべきものはないようである。

#### ⑥芦屋市

航空写真から広路1号（浜手幹線、幅員50m）と芦屋川で市街が十文字に分割されている。芦屋川の両側にはII. 3. 1（芦屋川右岸線、幅員12m）、II. 3. 1（芦屋川左岸線、幅員12m）の街路が配されている。

#### ⑦御影町

広路2号（浜手幹線、幅員50m）、I. 3. 30（阪神国道線、幅員28m）、I. 3. 16（山手幹線、幅員27m）と東西の街路（阪神両都心を結ぶもの）が主であり、南北方向はI. 3. 17（弓場線、幅員27m）がある程度で後は広幅員の街路は見当らない。駅前広場（阪神電鉄御影駅）は鳴尾御影線の付属広場として計画された。

#### ⑧魚崎町

復興都市図がないため詳細はわからないが、芦屋と同様浜手幹線（広路2号、幅員50m）と住吉川（兩岸に幅員15mの街路が計画されている）で市街地

が十文字に分割されているものと思われる。

⑨鳴尾町

西宮市の臨港部である。広路1号（浜手幹線、幅員50m）と広路2号（競馬場線、幅員50m）が中心であるようであるが、競馬場線の位置が確認できなかった。この競馬場線は美観道路とよばれている。

⑩本山村

特になし。

⑪住吉村

特になし。

⑫本庄村

特になし。

(22) 和歌山

①和歌山市

広路1号（東和歌山駅と和歌山公園を結ぶ通り、幅員50m）とI. 1. 1（和歌山市駅と和歌浦港を結ぶ通り、幅員36m）でT字型に市街が分割されている。この2本以外の幅員30mの街路を加えると碁盤目状に分割されている。広路1号は軌道敷、高速車道、植樹帯、緩速車道に分離したという記述が見られる。また、繁華街を通過するI. 2. 1はその部分に植樹帯を設けることが記述されており、その理由として交通分離帯と美観ということが明記されている。また、東和歌山駅、和歌山市駅の両方に駅前広場が整備されており、とくに和歌山市駅前では、広路の突当り（焦点）にアイランドが設けられている。また広路1号とI. 1. 1の交差点には和歌山公園（面積20.45ha）がある。

②南海市

街路によって碁盤目状に市街が分割されている。駅前には駅前広場の計画が見られるが、駅に直角に突当る街路は計画されていない。

③田辺市

戦災復興事業が行われなかった。

#### ④新宮市

4本の戦災復興街路（幅員最大のもので18m）によって、井桁状に市街地が分割されている。それ以外の特徴は定かではない。

#### ⑤勝浦町

罹災地区は街路によって十字に分割されている傾向が伺える。駅前広場の計画も見られるが、これは、街路端部の広場と言う形の事業ではないようである。駅前大通りはあるが、鉄道路線とは約30度傾斜して交差しておりその正面性についての配慮についてはわからない。役場前大通りの写真もあり、端部のシンボル施設として、駅と役場があったことがわかる。

### (23) 福井

#### ①福井市

復興街路で市街地が碁盤目状に分割されている。広路1号（駅前大通り、幅員44m）とI、1、1、2、3（幅員36m）に着目すれば、十字型に分割されているとも言える。広路1号線は駅前大通りであり、駅前広場もあるが、他の例と同様に、駅が駅前大通りに直角にはなっていない。I、1、2は路面電車を取込んだ街路であり、緩速車線はないが、広幅員の歩道をもつ断面となっている。また、福井県庁前通り（位置は確認できなかった）は堀割にそった街路で、街路樹を持ち、比較的堀と一体感のあるデザインとなっている。

#### ②敦賀市

駅前広場はロータリー的な構造となっており、そこから駅前大通りがのびている。駅前大通り（幅員36m）は中央分離帯植栽を持つ構造である。また、神楽通り線は神社の鳥居（氣比神宮か）をピスタに望む配置となっている。

### (24) 広島

#### ①広島市

太田川と100m街路で市街が大きく分割されている。広島での特徴は何と言っても100m街路であろう。平和大通りは、札幌の大通り公園、名古屋の

100m街路と同様、中央に広大な緑地を持つ構造となっている。

#### ②呉市

航空写真によると呉市街（呉市施工区域）が4本の街路によって分割されている事がわかる。呉復興都市計画図によると呉の市街地は大きく2ヵ所に別れており、前述の傾向は西の部分のことである。駅前広場も同時に計画されているが詳細はわからない。その面積は1度見直しで縮小されているが、再検討によって再び増加されている。

#### ③福山市

航空写真から市街が駅前大通りと国道によって十文字に分割されている様子が明らかである。駅前大通り（I. 1. 1、幅員36m）の駅から国道までの幅員は55mであり、緩速車線を持ち4列植栽のりっぱな街路であった。国道（I. 1. 2、幅員36m）であり緩速車線を持つ構造である。国道と駅前大通りの交差点は広大なロータリー交差点となっている。駅前広場も非常に大きな物で（12940㎡）、駅からはなれた部分（駅前大通りに近い部分）にはロータリー形式の交通島が存在している。福山では駅前大通りは駅に直角に突っ当たり、駅舎がピスタになっているかどうかはわからないが、端部のシンボル施設として位置付けられていた事はたしかであろう。

### (25) 岡山

#### ①岡山市

広路1号（幅員50m）、I. 1. 1（幅員36m）、I. 1. 2（幅員36m）、I. 1. 3（幅員36m）によって市街が大分割されている。広路1号とI. 1. 2の交差点、I. 1. 3とI. 1. 1、I. 1. 2の交差点及びI. 1. 1とII. 1. 1の交差点はロータリー交差点となっているようである。広路1号は駅前大通り（駅前城下線）であり緩速車道をもつ構造となっており、駅前広場が同時に計画されている。岡山の街路上にはかなり頻りに路面電車を見受ける事が出来る。また、水路際に橋詰広場や遊歩道が整備されている様子も写真から見受けられる（おそらく西川緑道の前身と思われる）。その街路沿いには彫像がたてられている。

(26) 山口

①下関市

復興都市図が悪く詳細はわからない。市役所前通りはある。路面電車の存在も写真からわかる。また、駅前通り（I. 1. 1、幅員36m）は街路計画決定の表よりその存在がわかり、駅前広場も同時に計画されたようである。記述によると、田中川という川が新設街路と一体に整備されたようである。

②宇部市

I. 1. 1（元広路1号、幅員50m～36m）とII. 2. 6（市街地部の幅員36m）で市街地がほぼ十字に分割されている。その交点の交差点は広大なロータリー構造となっており、その中央の交通島上には池と植栽が見られる。他だし、人が入れるようには思われない。I. 1. 1の起点は駅であり、駅前広場も同時に計画されている。

③徳山市

I. 1. 1（国道2号線、幅員36m）とI. 1. 2（駅前大通り、駅前部分の幅員50m）でほぼ市街地が十字に分割されている。駅前には駅前広場が整備されており変形のロータリー構造となっている。ロータリーの中央には公園的な交通島があり、その中には池が配置されており、人が休憩できるような施設も配されている。

④岩国市

駅前通りは駅に対して直角ではないが比較的広幅員のものがある。駅前広場はロータリー交差点を併せ持った構造となっている。駅前通りは街路照明もなされており、わざわざ夜景の写真が掲載されている。

(27) 鳥取

①境町

I. 3. 1（樋ノ上川線、幅員22m）とII. 2. 2（境停車場線、市街地部の幅員20m）でほぼ十字に分割されている。I. 3. 1（樋ノ上川線、

幅員2.2m)は水路を取込んだ構造となっている。樋ノ川水路(樋ノ上川線に取込まれている水路)の幅員は4mである。

(28) 香川

①高松市

I. 1. 1 (高松港栗林線、駅前通り、幅員3.6m)とI. 2. 2 (幅員3.0m)、I. 3. 3 (幅員3.0~2.2m)で市街が十字に分割されている。高松港栗林線(駅前通り)は中央分離帯を持つ3列植栽の街路である。広場としては国鉄高松棧橋駅前広場と私鉄琴電瓦町駅前広場の2箇所であり、いずれも都市計画街路の付属広場として計画決定された。

(29) 徳島

①徳島市

広路1号(新町橋通線、幅員5.0m)、I. 2. 1 (市街地部の幅員3.3m)、I. 2. 2 (幅員3.0m)、I. 2. 5 (幅員3.0m)、I. 3. 2 (市街地部の幅員3.3m)で市街が大分割されている。また、徳島駅前は広路1号、佐古駅前はI. 2. 3 (幅員3.0m)、蔵本駅前はI. 2. 4 (幅員3.0m)と広幅員の街路が駅前に配置され駅前広場も併せて計画されている。徳島駅前広場はロータリー的な構造となっており、その中央島には南洋風の植栽がなされている。広路1号は広大な中央分離帯(写真から見ると1.5~2.0mはありそうである)を持つ構造となっている(丸新附近)。また、新町橋は2橋が併設された形となっている。また写真によると川岸に公園道路が緑地として整備されているのがわかる。

(30) 愛媛

①松山市

松山城を中心に碁盤目上の街路配置となっている。松山の特徴の一つは中央

循環線（Ⅰ．２．１、幅員３０ｍ）である。県庁前を起終点とし、松山城をめぐる環状線となっている。列状植栽を持つ中央分離帯とやや広い歩道を持つ横断面構成となっている。Ⅰ．１．１（花園町線、幅員４０ｍ、おそらく松山市駅前通りと思われる）は緩速車道を持つ構成となっている。Ⅰ．１．２が国鉄松山駅前通りであり、駅前広場はロータリー交差点を持つ構造となっている。

#### ②宇和島市

Ⅰ．１．３（幅員２５ｍ）、Ⅱ．１．１（幅員２０ｍ）、Ⅱ．１．２（幅員２０ｍ）、Ⅱ．１．３（幅員２０ｍ）、Ⅱ．２．１（駅前通り、駅前部の幅員３６ｍ）で城山を中心に市街が大分割されている。Ⅱ．２．１（駅前通り、駅前部の幅員３６ｍ）は広い中央分離帯を持つ構造となっており、駅前広場を併せ持っている。ただし駅はこの通りのビスタとはなっていない。

#### ③今治市

Ⅰ．１．１（広小路線、駅前大通り、幅員４６ｍ）は途中でクランク形状に屈曲した形状を持つ。その部分は公園及びロータリー形式の交差点となっている。また、起点にはロータリー交差点を併設した駅前広場を持ち、終点には港務所前広場を持っている。

### (31) 高知

#### ①高知市

Ⅰ．１．１（高知駅高知港線、幅員３６ｍ）とⅠ．１．２（幅員３６ｍ）で市街が十字に分割されている。両方とも路面電車を含む構造となっているものと思われる。高知城から県庁前に至る路線（おそらくⅠ．３．３、幅員２７ｍ）は緩速車線を持つ構成となっているが、高知城が必ずしもビスタとはなっていないものと思われる。Ⅰ．１．１に併せて駅前広場の整備が行なわれている。

### (32) 福岡

#### ①福岡市

広路1号(博多駅築港線、幅員50m)と広路2号(渡辺通線、幅員50m)とI. 1. 1(博多姪浜線、幅員50~36m)で市街が大分割されている。また写真によると公園道路が川岸に整備されているのがわかる。

#### ②門司市

復興街路計画の主たるものとして挙げられているのは、国道2号線の拡幅と国道40号線の新設である。それぞれI. 2. 1(門司中央線、幅員30m)、I. 3. 1(門司折尾線、幅員25m)であると思われるが、詳細はわからない。

#### ③八幡市

八幡における戦災復興計画の中心は、筆者の見る限りでは、関門トンネルの開通による本州と九州の連結を主とする他の都市との連結であるように見える。八幡で注目すべきは駅前通りであろう。駅前通りは広路1号(新八幡駅前線、幅員駅前部分のみ50m)として計画されている。八幡駅前では駅前通りとI. 3. 1(門司折尾線、門司から貫通、復興通りと称す、幅員25m)とが交差しており、勿論駅前広場も併せて計画されていた。また、駅前通りとI. 3. 4(城山東線、幅員22m)との交差点(この交差点までで広路1号の幅員50m区間は終り、以遠は幅員15m)は何等かの碑を持つ交通島を備えたロータリー交差点となっている。駅前通りは15m程度の中央分離帯を持つ3列植栽の横断面構成となっている。

#### ④大牟田市

I. 2. 1(駅裏線、幅員30m)、II. 1. 7(大正町黒崎線、幅員30m)、II. 1. 8(駅前線、市街地部の幅員40m)、I. 3. 2(有明町線、市街地部の幅員40m)、I. 3. 3(大正町三里線、幅員30m)、I. 3. 4(上町西浜田町線、幅員30~35m)、II. 1. 1(大牟田渡瀬線、市街地部の幅員40m、緩速車道を持つ構造)で2つの十文字で市街地が分割されている形になっている。

#### ⑤久留米市

I. 1. 1(久留米駅東町線、幅員36m)、I. 3. 1(久留米駅南久留米駅線、市街地部の幅員30m)、I. 3. 2(東櫛原町本町線、市街地部の幅員36m)で市街地が大分割されている。I. 3. 1を除いて考えれば、最

も幅員の広い幅員街路で市街地が十文字に分割されていると言う事もできる。駅前広場はI. 1. 1に付属する広場として計画されているが、線形的に言えばI. 3. 1が駅前通りと言えよう。

#### ⑥若松市

I. 1. 1（外町白山町線、幅員40m）、I. 2. 1（中川通線、市街地部の幅員30m）で市街地が十文字に分割されている。

### (33) 長崎

#### ①長崎市

I. 1. 1（長崎駅前梅ヶ崎線、幅員36m）、I. 1. 2（長崎駅前道の尾線、幅員36m）、I. 2. 1、I. 3. 1、I. 3. 3で市街地が大分割されている。ただし、復興都市図と街路計画決定の表の間に不整合があるようで、確かな事はわからない。

#### ②佐世保市

I. 1. 1（相浦臨港線、幅員36m）とI. 1. 2（佐世保縦貫線、幅員36m、緩速車道をもつ構造の様である）で市街がT字型に分割されている。駅前広場も地下道と併せて計画されている。

### (34) 熊本

#### ①熊本市

I. 1. 1（新市街水前寺線、幅員36m）、I. 2. 1（熊本駅藤崎宮線、幅員30m、但し、駅に近い部分は36m）、I. 2. 2（塩屋町南熊本駅線、幅員30m）で市街が大分割されている。駅前広場は駅前通り（I. 3. 3、幅員22m）の付属広場として計画されている。

#### ②荒尾市

海岸線を走るI. 3. 2（海岸通り線、幅員22m）の街路が最も幅員の街路である。駅前広場も復興都市計画図上には見えるが、特に街路との関連は見られない。

### ③水俣町

I. 3. 1 (水俣駅前線、幅員22m)、II. 2. 1 (水俣駅水俣港線、幅員15m)、II. 2. 2 (水俣駅水俣橋線、幅員15m)で市街がT字型に分割されている。駅前広場については戦前に計画決定されていたものを戦災復興事業として物件の移転等を行ない造成された。

### ④宇土町

復興街路はII. 3. 1 (幅員15~11m)1本である。駅前から延び、屈曲しながら市街地を2分している。

## (35) 大分

### ①大分市

I. 1. 1 (大分駅新川線、幅員36m)とI. 1. 2 (県庁前線、市街地部の幅員36m)で市街が大きく十字に分割されている。またそれ以外の街路によって碁盤目上に分割されている。駅と約30度ほど傾いてはいるが、I. 1. 1は駅前広場を併せ持つ駅前通りである。また、I. 1. 1は街路内に路面電車を含む構造となっている。

## (36) 宮崎

### ①宮崎市

I. 1. 1 (橋通線、幅員36m)とI. 3. 1 (高千穂通線、市街地部の幅員40~25m)で市街が十字に分割されている。高千穂通線は駅前通りであり、駅前広場も整備されている。この2本の街路の交差点はロータリー形式となっている。ロータリーの交通島上には南国的な樹木(椰子か?)が1本だけあたかもビスタアイストップのごとくに植樹されている。2本の街路とも緩速車線を持つ構造となっている。

### ②延岡市

I. 2. 1 (国道3号線、幅員30m)とI. 3. 1 (中町通線、幅員25m)で市街が十字に分割されている。この2本の広幅員街路の交差点はロー

タリー構造の様に図からは読取れる。I. 1. 1 (駅前通り、ただし都市計画街路の表にはのっていない) は駅前からわずか200m程度であるがかなり幅員の広い街路のように復興都市計画図からはみえる。

#### ③都城市

I. 2. 1 (旭通線、都城西駅の駅前通り、幅員30m)、I. 3. 1 (中町通線、都城駅の駅前通り、幅員25m)、II. 2. 2 (蔵原通線、幅員25m) で市街がほぼ十文字に分割されている。この3本の街路の交点はロータリー交差点となっている。またそれぞれの駅前通りに付属して、駅前広場が計画されており、西都城駅前にはロータリー形状の駅前広場となっている。

#### ④高鍋市

II. 2. 1 (蚊口高月線、駅前通り、幅員20~15m)、II. 3. 1 (下永谷蚊口線、幅員15~8m)、蚊口通線で市街が十文字に分割されている。また、高鍋駅前には別途駅前広場が計画されている。

#### ⑤日南市 (油津町)

広幅員街路は幅員20mの物がわずかに2本 (II. 1. 1、II. 2. 1) であるが、復興都市計画図が不明瞭なため詳細はわからない。

#### ⑥日向市 (富島町)

11m~20mの復興街路で市街が碁盤目上に分割されている。最も広い街路はII. 1. 1 (中央通線、富高駅前通り、幅員20m) である。

### (37) 鹿児島

#### ①鹿児島市

特に十文字に市街が分割されているということはない。鹿児島市の特徴は3本の広路と西鹿児島駅前広場に端を発する放射状の街路であると言えよう。広路は照国神社前の広路1号、市庁舎前の広路2号、新屋敷広場 (大面積の交差点) から延びる広路3号である。広路はいずれも幅員50mである。広路2号は水路を中に持つ中央分離帯を備えた3列植栽の横断面構成である。また、それぞれの通りには様々な植栽が行なわれるとともに、昭和30年には幹線街路の完成にともない、街路名称を一般公募して決めている。

## ②川内市

I. 1. 1 (昭通線、駅前通り、幅員36m)、I. 3. 1 (中央線、幅員25m)、I. 3. 2 (上駅前通線、幅員25m)、II. 1. 1 (参宮線、幅員20m)で市街が大分割されている。駅前広場は区画整理で用地は獲得したものの都市計画として決定もされていないため市単独事業で簡単なロータリーを設置したにすぎないと言う記述があった。

## ③串木野市

街路計画変更の表には記述がないため、変更によって消滅したのかもしれないが、当初の計画の表および串木野都市計画図によると、串木野市の特徴は、坂元橋の橋詰広場、駅前の駅前広場以外の街路の大交差点、II. 2. 4上の大ロータリーである。

## ④阿久根町

阿久根の特徴は街路に付属する広場が多くとられていることである。II. 1. 1 (阿久根本通線、幅員20m)には駅前広場が、II. 3. 1 (阿久根港本通線、幅員15m)には途中で約700㎡、終点の阿久根港沿に9700㎡の広場がとられている。駅前通りはI. 1. 1 (駅前通線、幅員36m)であり、復興都市図によると、緩速車線を持つ構造のようである。

## ⑤加治木町

I. 2. 1 (駅前大通線、幅員20m)、II. 1. 1 (加治木大通線、幅員20m)でT字型に市街が分割されている。I. 2. 1は付属広場として駅前広場を持っている。

## ⑥枕崎市

II. 1. 1 (浜町通線、幅員20m)とII. 1. 3 (新町通線、幅員20m)で市街地が十文字に分割されている。駅前にはII. 1. 2 (中央線、幅員20m)が配置されている。駅前広場はII. 1. 1の付属広場として整備され、II. 1. 1とII. 1. 3の交差点にも広場(ロータリー交差点)が設けられている。

## ⑦山川町

街路計画は決定されていない。山川町土地利用計画図を見ると市街が街路によって十文字に分割されている様子がわかる。

## ⑧垂水町

Ⅱ. 1. 1 (棧橋通線、幅員20m)とⅡ. 2. 1 (佐多街路線、幅員15m)で市街がT字型に分割されている。Ⅱ. 1. 1 (棧橋通線)の起点には棧橋広場が設けられている。

⑨東市来町

戦災復興事業が行われなかった。

⑩西之表町

特になし。

(38)まとめ

以上の戦災復興都市115都市の特徴を概観してきた訳であるが、これらの特徴は以下の6点にまとめることができる。

①十文字、T字型の街路配置、及び都市の大分割

広幅員街路によって市街地を大分割している。とくに十文字型もしくはT字型に広幅員街路を配置し、市街地を大分割している例が多く見受けられる。

②端部のシンボル施設

戦災復興街路計画標準にも「重要公共施設ノ配置計画ニ即応シテ広路マタハ広場ヲ設置シテ都市ノ防災ナラビニ美観ニ資スルコト」とあるが、広幅員街路の端部に駅や庁舎などの重要施設すなわちシンボル施設が配置されている。

③焦点の重視

戦災復興街路計画標準においても「街路ノ配置ニ當ッテハ視観ヲ重視シ建造物、公園、山嶽等ヲ背景トスル美観道路ヲ配置スルコト」とあり、焦点の重要性がうたわれている。前述の駅、庁舎についてもすべてが焦点に位置している訳ではないが、その大部分が街路の突当りに位置しビスタを形成してかのようにみえる。また交差点については、ロータリーやクランク形状が頻繁に用いられており、この交差点も街路の焦点を演出しているといえる。ロータリーやクランク形状の交差点以外については各都市の特徴のところでいちいち記述していないが、駅、庁舎などの公共建築物だけではなく、神社、城、公園や緑地、ロータリーやクランク形状の交差点、海、川など実に様々なものが焦点を形成していることが分かる。

#### ④河川・水路との一体設計

広幅員街路内に河川・水路を取込み、広幅員街路と河川・用水とが同時に整備されている例が見受けられる。実際には河川・用水と街路の同一事業で整備した訳ではないが、同一の断面内で個別に公園事業、河川・用水事業、街路事業を行ない、あたかも一体のものであるかのような断面を作り出している例も数多くある。同一事業であるかどうかは別として、街路と河川・水路を同時に考えて計画・設計していた訳であり、街路と河川・水路の一体設計といつてよからう。

#### ⑤歩行者空間の確保

広幅員街路の特徴の一つとして歩道が広いということがあげられる。特に緩速車道をもつ横断面構成の場合、歩道幅員の広さばかりでなく、側方分離帯の存在によって、緩速車道をも歩行者空間の一部と感じられると考えられる（緩速車道は高速の自動車は走らず、沿道に用のある自動車用のものであることを考えればうなずける）ため、より広い歩行者空間が確保されたともいえよう。また、遊歩道を街路内に取込み、一体設計している例も見受けられる。歩行者空間を豊富に確保するという特徴があると言えよう。

#### ⑥駅前広場の重視

ほとんどの都市で、街路の付属広場という形が多いが、駅前広場が整備されており、その内部も植栽がなされていたり、ロータリー形状になっていたり、質の高い整備がなされている例が見受けられる。また、その駅前広場にその都市の中でも幅員の広い（格の高い）街路がとりついている場合が多い。標準に駅広場標準が設けられていることからわかるように、戦災復興計画において駅前広場が重視されていたことがうかがえる。

最後に、それぞれの戦災復興都市に上述の特徴のうちどれが表われたかを表6.3.1に示してこの項のまとめとする。

表 6. 3. 1 戦災復興都市の街路計画の概略の特徴

	十 文 字 型 街 路 配 置	都 市 の 十 大 分 割 型 で は な い	端 部 の シ ン ボ ル 施 設	焦 点 の 重 視	水 路 ・ 河 川 と の 一 体 設 計	歩 行 者 空 間 の 確 保	駅 前 広 場 の 重 視
根室	○						
釧路	○			○			
函館		○					
本別	○		○				○
青森	○		○		○	○	○
釜石	○				○		
宮古		○			○		
盛岡			○				○
花巻			○			○	○
仙台	○		○	○		○	○
塩竈					○		
郡山			○	○			○
平	○		○	○	○		
東京区部	...	...	...	...	...	...	...
八王子			○				○
横浜							
川崎		○	○				○
平塚		○	○			○	○
小田原							
千葉	○		○	○		○	○
銚子		○	○				○
熊谷	○		○	○	○	○	○
水戸		○	○				○
日立	○		○	○	○	○	
高萩	○		○	○	○		○
多賀							
豊浦							
宇都宮		○	○		○		○
鹿沼		○	○				○
前橋		○	○				○
高崎	○		○				○
伊勢崎	...	...	...	...	...	...	...
長岡	○		○	○		○	○
甲府	○		○	○			○
名古屋	○		○		○		
豊橋	○		○				○
岡崎							
一宮			○	○	○		○
静岡		○	○				○
浜松		○					

表6. 3. 1のつづき

	十文字型 T字型の 街路配置	都市の大分割 十文字型ではない	端部の シンボル施設	焦点の重視	水路・河川との 一体設計	歩行者空間の 確保	駅前広場の重視
清水			○	○			○
沼津	○		○				○
岐阜	○						
大垣			○			○	○
津			○			○	○
四日市	○		○	○		○	○
桑名	○					○	
伊勢	○		○	○			
富山		○	○	○			○
大阪							
堺	○					○	
布施							
神戸		○		○		○	○
西宮		○	○			○	
姫路			○	○		○	○
明石	○				○		
尼崎	○						
芦屋	○				○		
御影							
魚崎	○						
鳴尾							
本山							
住吉							
本庄							
和歌山	○		○	○		○	○
南海		○					
田辺	...	...	...	...	...	...	...
新宮		○					
勝浦	○		○				○
福井	○		○		○	○	○
敦賀			○	○		○	○
広島		○				○	
呉		○					○
福山	○		○	○		○	○
岡山		○	○	○	○	○	○
下関			○		○		○
宇部	○		○	○			○
徳山	○		○	○		○	○
岩国			○	○			○
境	○				○		

表6. 3. 1のつづき

	十 文 字 型 街 路 配 置	都 市 の 十 大 文 字 型 分 割	端 部 の シ ン ボ ル 施 設	焦 点 の 重 視	水 路 ・ 河 川 と の	歩 行 者 空 間 の 一 体 設 計	確 保	駅 前 広 場 の 重 視
高松	○		○		○	○		○
徳島		○	○	○				○
松山		○	○	○		○		○
宇和島		○						
今治	○		○	○				○
高知	○		○			○		○
福岡		○			○			
門司								
八幡			○	○				○
大牟田	○							
久留米	○		○					○
若松	○							
長崎		○						
佐世保		○				○		
熊本		○						○
荒尾								
水俣	○		○					○
宇土		○	○					○
大分	○		○					○
宮崎	○		○	○		○		○
延岡	○			○				○
都城	○		○	○				○
高鍋	○		○					○
日向								
日向		○	○					
鹿児島			○	○	○			○
川内		○	○					
串木野			○	○				○
阿久根			○	○		○		○
加治木	○		○					
枕崎	○		○	○				○
山川	○							
垂水	○		○					
東市来	...	...	...	...	...	...	...	...
西之表								
計								