

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

(1) 基本的要素

a. ロケーション

前節のまとめの表6. 4. 1を見ると、広幅員街路で都市を十文字もしくはT字に分割している都市は49都市あり総数の4割をこえ、十文字、T字ではないが都市を大分割しているものを加えると、78都市となり総数の7割にもおよぶ。図6. 3. 1名古屋、図6. 3. 2仙台、図6. 3. 3熊谷、図6. 3. 4平、図6. 3. 5今治を見ても、十文字の分割の様子が良くわかる。都市内に十文字もしくはT字に広幅員街路を配置するという特徴から、都市の骨格形成、防火（防災）という思想を読み取ることができる。

都市を広幅員街路で分割したということについては、様々な傍証が得られている。まず、熊谷市では都市整備課にヒアリングしたところ、「市役所通りと中仙道で街を4つに分けた」という証言を得ることができた。名古屋市においては、その戦災復興計画を担当した田淵寿郎がその著書¹⁾の中で、「災害を防止したり拡大を防ぐため100M道路で市内を四分割する。また新堀川ぞいに15M幅の道路を造成する」、「普通の道路という概念とはちょっと違うが、百メートルの防災道路も今では一つの名物にさえなりそうである。東西二本の百メートル道路により、名古屋市内を大きく四分割する。――という考え方の根底にあるものは、火災などの災害を防止したり、避難場にするのであった。これは百メートル道路だけでなく、新川や、堀川の両側に十五メートル以上の道路を設けたことにも、災害時の活動がしやすいようにという考えが含まれている。」と記述しており、明らかに都市を分割し防災に資するという思想が存在している。また、広島市では、やはりその戦災復興計画を担当した竹重貞蔵が、「広島市の市街地は太田川の三角州にできた町で、5本の支流が町を南北に流れている。これと直角に東の比治山と西の己斐の山とを100M道路で結んで全市を十数個の防火地区に分割することを考えた」²⁾と述べており、ここでも都市を分割し防災に資するという思想の存在が明らかである。



図6.3.1 名古屋

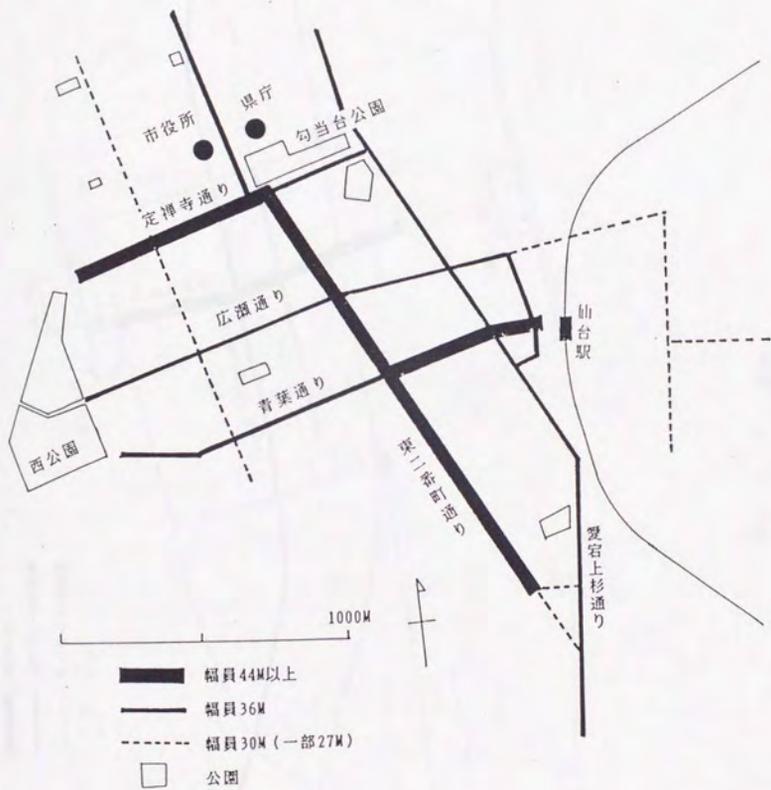


図6. 3. 2 仙台

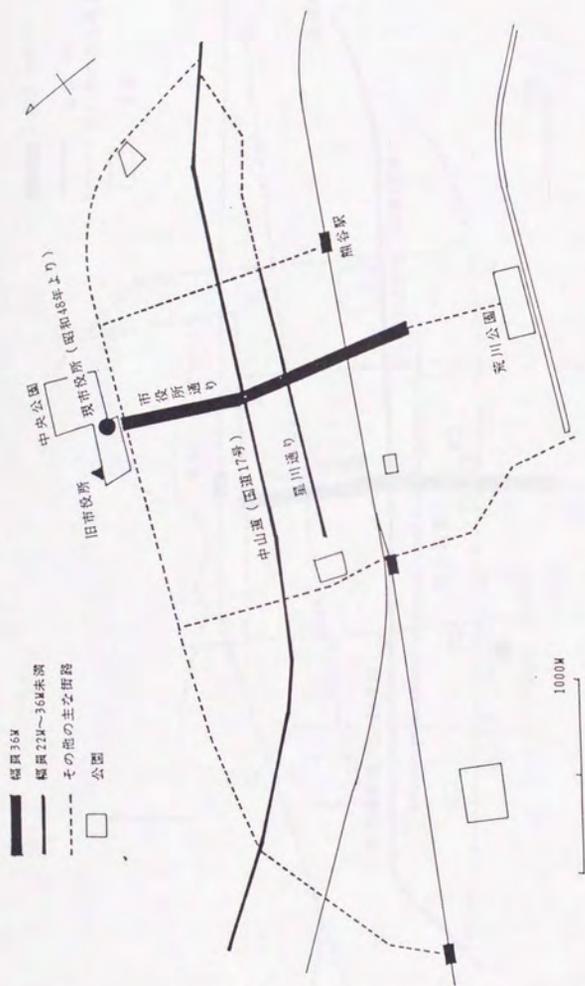


図6.3.3 熊谷

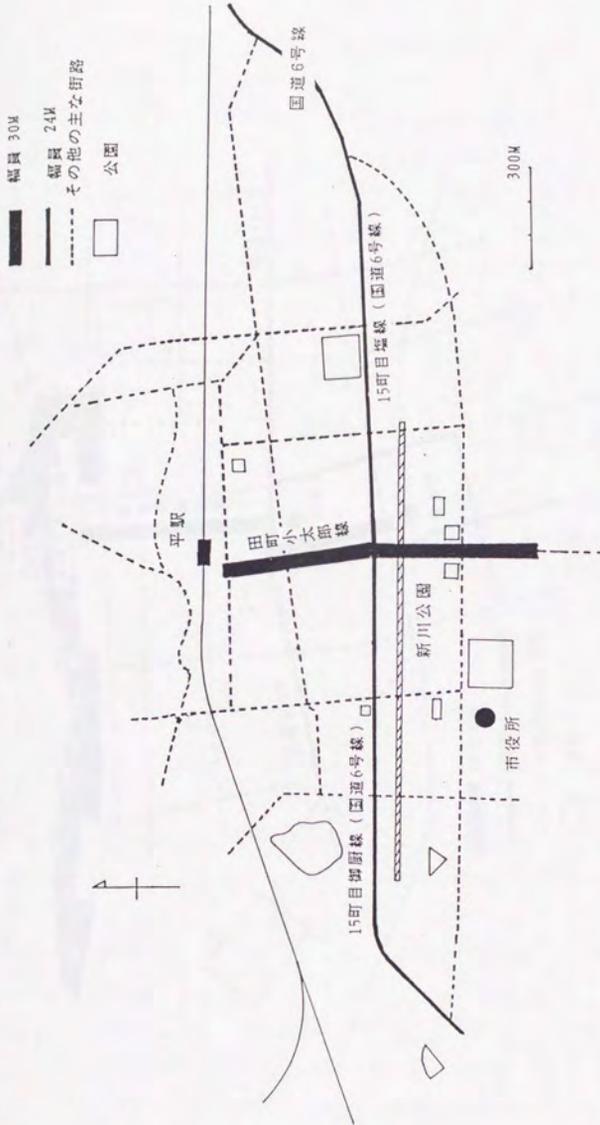


図6.3.4 平

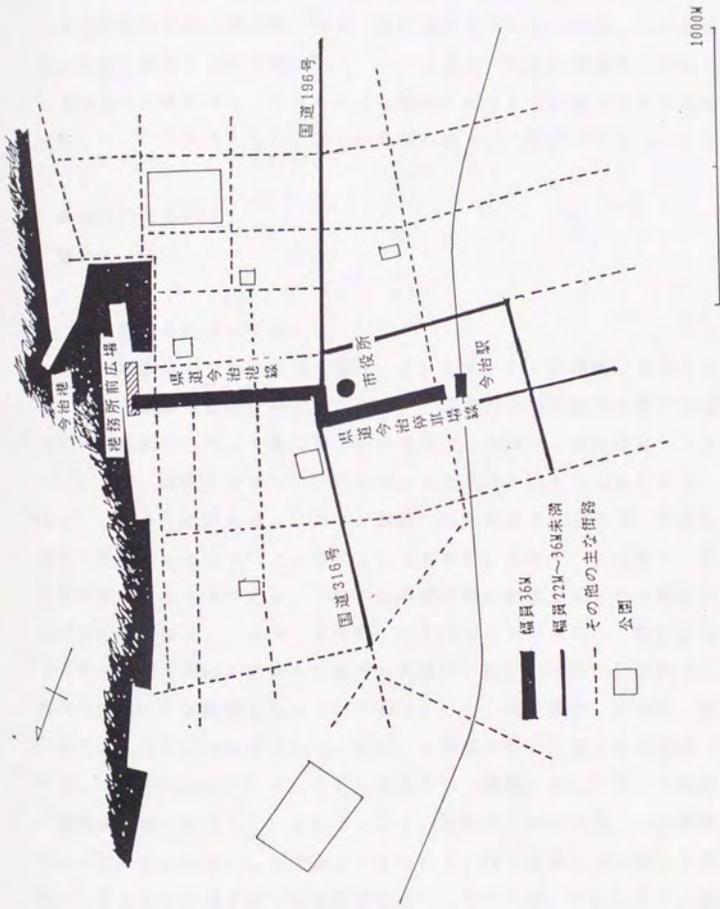


図6.3.5 今治

また、資料に示した方針、標準などには必ず防災という思想が語られており、そもそも戦災復興は戦禍という災害からの復興であるということを考えれば、防災（防火）という思想があるのは当然のことであるといえよう。

都市の骨格形成についてまず考えると、戦災地復興基本方針（資料6. 1）の主要施設の街路の節の第一項に「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…」とあり、街路計画標準（資料6. 5）にも同様の記述があり、これらからも街路計画はまさに都市計画全体を考えて立案されていたと考えられ、都市の骨格形成という思想が存在したこともうなづける。

●都市の骨格形成

●防火（防災）

b. 格の異なる街路の配置

戦災復興都市の計画街路図を図6. 3. 6に示す。街路網の考え方については、戦災復興誌の街路計画決定の部分に「都市計画街路網は各種の用途地域を連結し、各都心と結んで碁盤型、放射環状型、带状型、斜角型或いは之等の組合せにより、決定されたものであるが、また都市の地形にも左右されたのである。」という記述がある。しかし、実際の計画街路図を見ると、都市自体が、細長い形状のものについては带状とも言えるが、碁盤型、すなわち、格子状の街路配置がほとんどである。やや、放射環状型の配置が見られる都市としては、鹿児島市、豊橋市、一宮市、多賀町、串木野市があげられる。都市全体に着目するのではなく駅前を部分的に着目した場合、駅前に複数の街路がとりつき駅前が放射型の街路配置となっている都市として、鹿児島市、豊橋市、富山市、一宮市、大分市、があげられる。また、2種類の傾いた格子状の街路パターンが接して組合わされている、もしくは主とした軸線に対して傾いた斜路としての軸線が明確に存在している都市として、函館市、鹿児島市、小田原市、釧路市、平塚市をあげることができる。すなわち、戦災復興計画における街路網構成は、基本的には格子状の街路網構成となっているが、それ以外に、放射環状型のもの、駅前のみが放射環状型になっているもの、軸線に対しては格子状ではあるが、直交ではない（斜角の）軸線が存在しているものがあることがわか

計
画
街
路
図
集

五 大 都 市 縮 尺 50 万 分 之 一

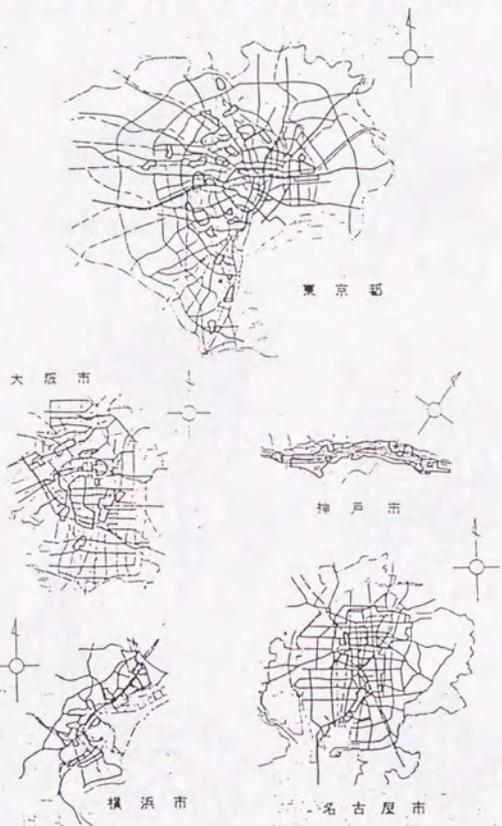


図 6 . 3 . 6 戦災復興都市 計画街路図
(全 17 ページ)

人口15万以上 縮尺20万分の一



福岡市 (縮尺50万分一)



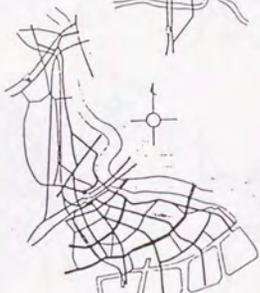
熊本市



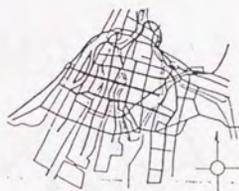
仙台市



新潟市



川崎市



広島市

図6. 3. 6のつづき



図6. 3. 6のつづき

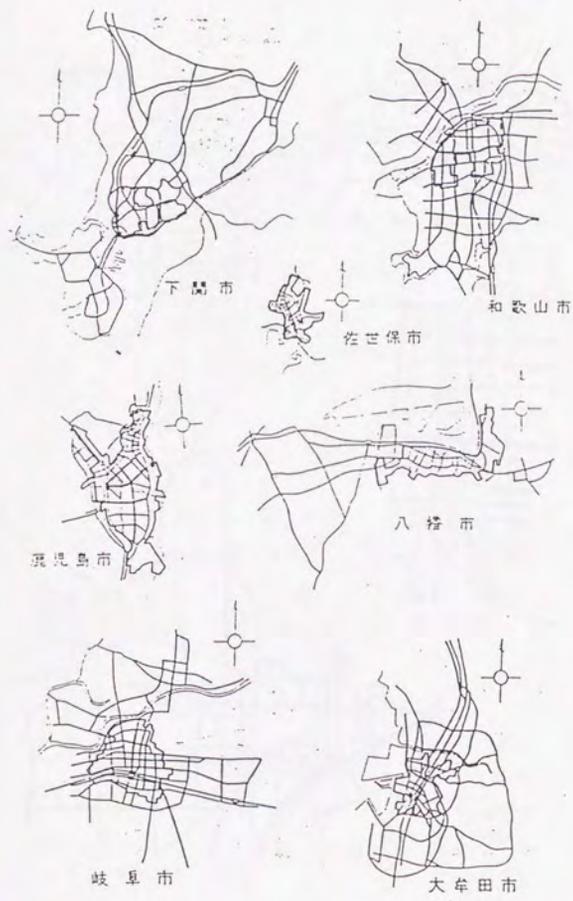


図6. 3. 6のつづき

人口15万以下 縮尺10万分之一

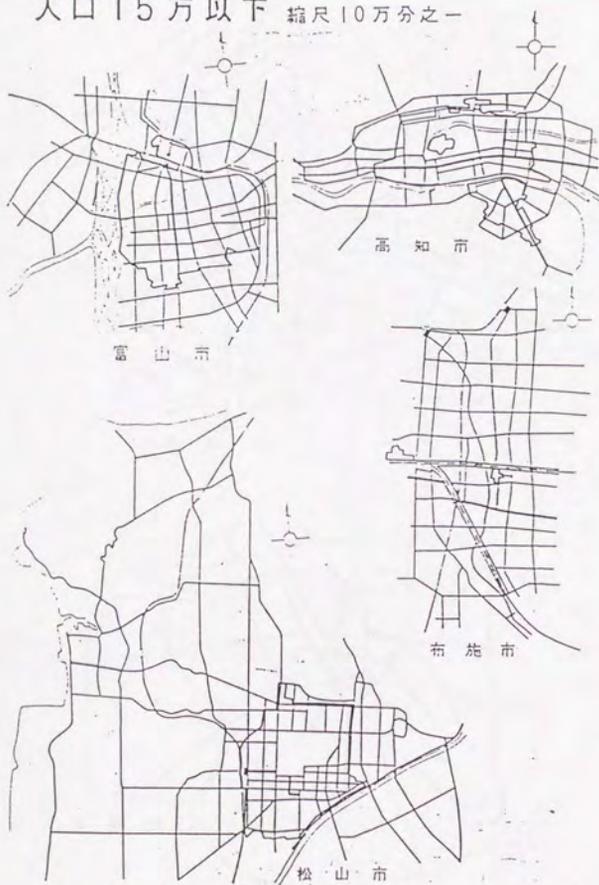
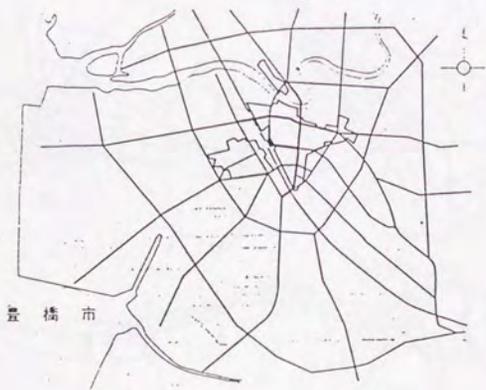


図6. 3. 6のつづき



山上市



豊橋市

図6. 3. 6のつき

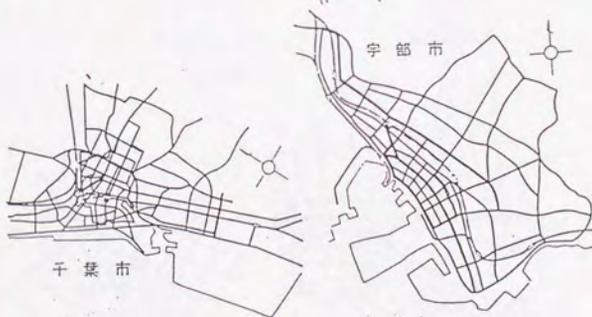


図6. 3. 6のつづき

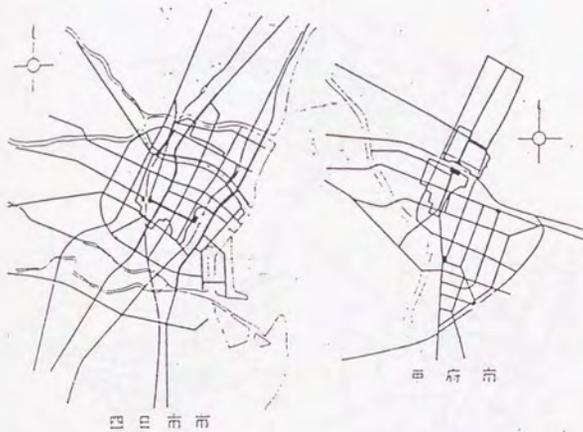


図6. 3. 6のつき

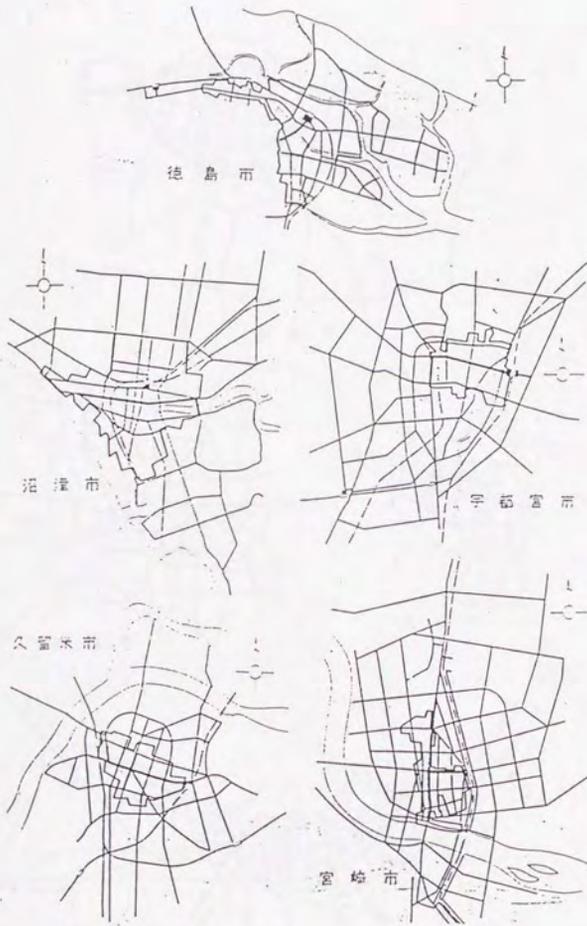


図6. 3. 6のつづき



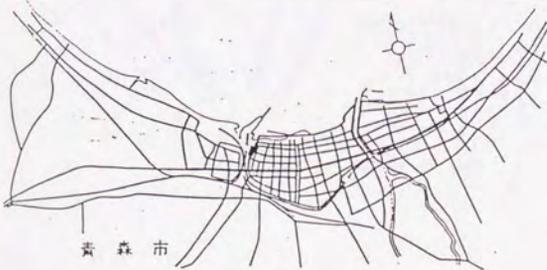
高松市



前橋市



大分市



青森市

図6. 3. 6のつづき

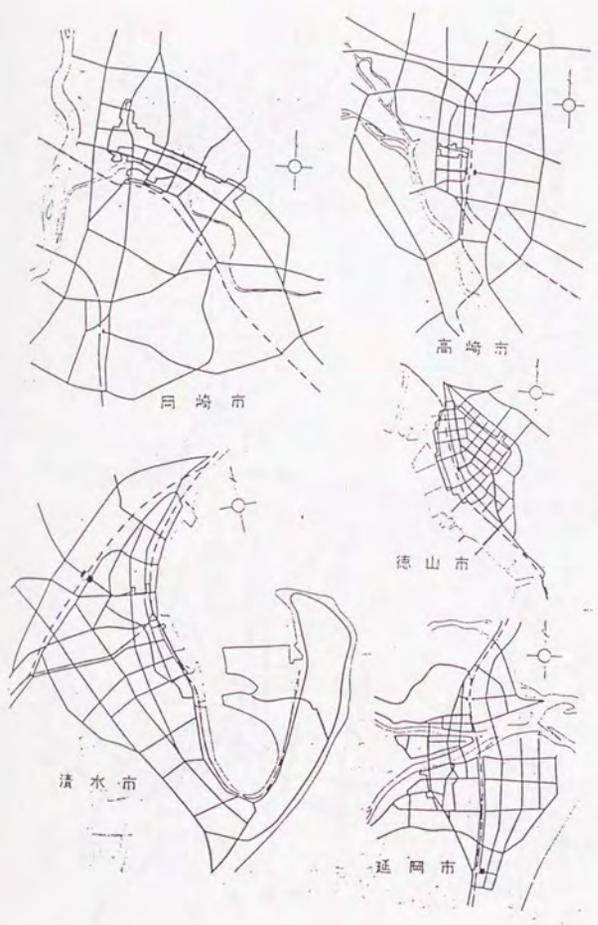


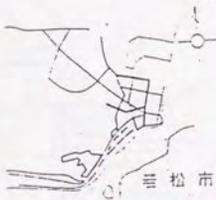
図6. 3. 6のつづき



八王子市



福井市



松山市



小田原市



栃城市

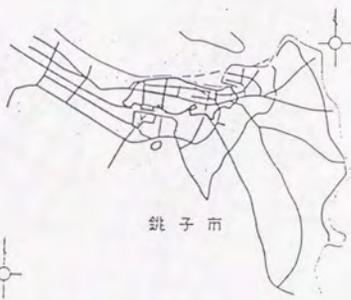


津市

図6. 3. 6のつづき



熊谷市



美濃子市



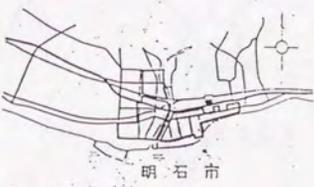
大垣市



伊勢市



釧路市



明石市

図6. 3. 6のつぎ

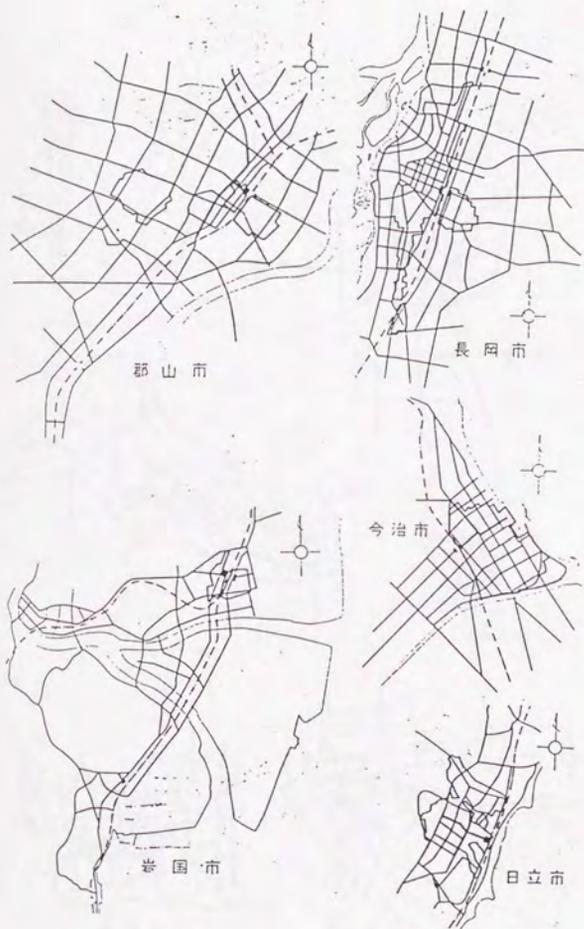


図6. 3. 6のつづき

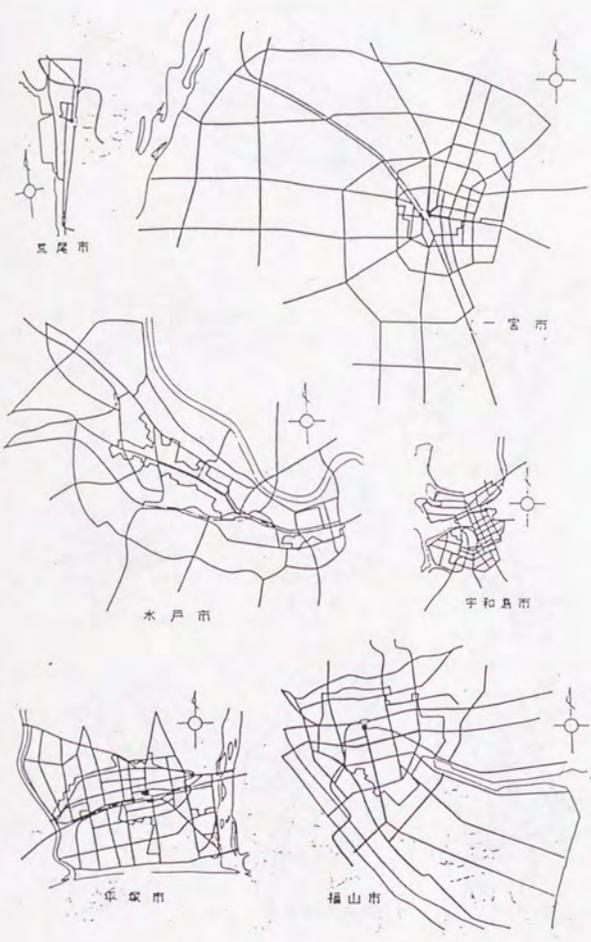


図6. 3. 6のつづき

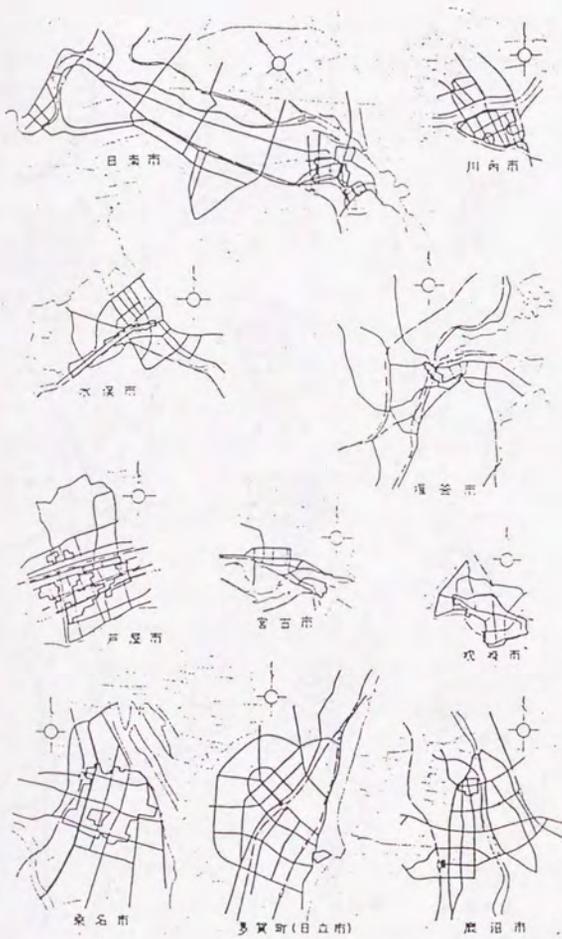


図6. 3. 6のつづき

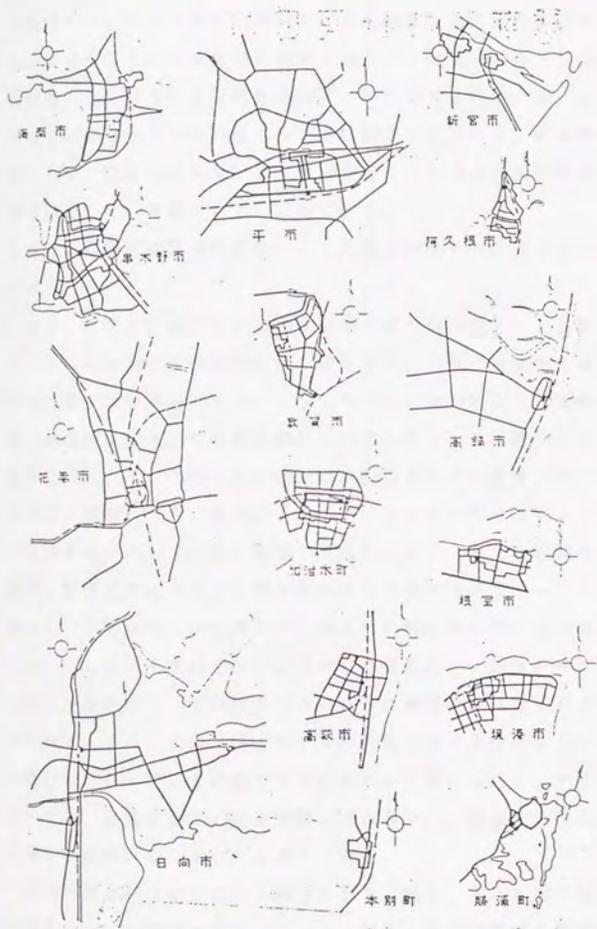


図6. 3. 6のつづき

る。

街路の格についてみると、都市計画街路として決定された街路にも幅員10mから18m程度にいたるまで様々なものがあるわけであるが、それ以下の細街路についてみる。資料6.7に復興土地区画整理標準のうち道路と街路の部分を示す。この道路の規定にはその土地利用によって異なるが、4~8mの横丁ともいべき区画割道路について規定されている。また、路地といってもよい袋路や食い違い道についての規定もみられる。すなわち、都市計画街路としての計画にのらないような細街路については、区画整理設計段階の区画割街路として、考慮されていたのである。

実際の復興区画整理地区について街路の格とその配置についてみていくこととする。

まず、前述の街路パターンのうち格子状の街路パターンの都市として、図6.3.7に福山市の区画整理前後の図を示す。以前の街路網を尊重はしているが、明確に格子状の街路パターンとなっていることがわかる。比較的幅員のすなわち前掲図6.4.6の街路網図に記載されている街路で大きく格子状に分割されており、その区画の中に細街路が配置されている様子がわかる。まず、幅員の広い街路のうち、駅前街路は駅で突当りとなっていることから福山市の目抜き通りとしての格の街路であるといえる。また、駅前通りに直交する街路や、整理区域北東部から南部にかけて区域の端部を走っている街路は交通幹線としての格は明らかであるが、表通りの格も兼ねているか否かはこの図からはわからない。街路網図に記載されている街路でも幅員が狭く裏通りクラスの街路が見受けられ、その区画の中にはより幅員の狭い横丁クラスの街路も見受けられる。また、両端が横丁クラスの街路とのT路交差になっていたり、直角に屈曲したりしている路地クラスの街路も見受けられる。すなわち、福山市においては、目抜き通り、交通幹線、（表通り）、裏通り、横丁、路地の5~6段階の街路が存在していたと考えられる。

斜角の軸線の存在している都市として、図6.3.8に平塚の区画整理前後の図を示す。平塚市の街路パターンは駅から南北に延びる駅前通りを軸線としたものと駅から南東部（河口の漁港）に延びる街路を軸線としたものの2つの格子状の街路パターンがあわさったものとなっている。幅員の広い街路につい

資料6. 7

○復興土地区画整理設計標準

(昭和21年7月4日般復土第104号)
(般災復興院次長通達)

3 道 路

- イ 区画道路の幅員は、住宅地では6メートル以上、商業地又は工業地では8メートル以上とする。しかし現状において施行が著しく困難な場合には、部分的に、住宅地では4メートル、商業地では6メートルとなすも妨げない。
- ロ 住宅地では、幹線以外の道路は通過交通に用いられにくいようにその配置及び形式を考える。空地の多い住宅地では、安路や狭い道路の使用も適當である。安路の終端部には相當の遮車止場を設け、かつ別に遊歩道(幅員1.5メートル程度)を設ける。
- ハ 舗装、埋設物幹線等のある既存道路は、なるべくこれを利用する。
- ニ 工業地域内の道路配置は、幹線道路、幹線運河、貨物駅等にいたる短距離連絡をはかりかつ通過交通に対して充分の便宜を考慮する。

4 街 路

- イ 街路は、矩形又はこれに近い形状とし、その長辺は概ね次の標準による。

住宅地域内	80～160メートル
商業地域内	80～140メートル
工業地域内	100メートル以上
- ロ 住宅用街路の長辺は、なるべく東西又は南北方向(共同住宅又は長原建を予想される地区では東西方向)に対し20度以内とする。
- ハ 幹線街路に面する街路は、長辺を街路に向わせる等の方法によつて、区画道路と幹線との交叉を少くする。
- ニ 鉄道、軌道、自動車専用道路、堤防、公園、公民学校敷地等に用地を直接せしめないようにする。
- ホ 街路の配置は、生活の隣保率向上に適する環境をつくるように工夫し、必要に応じ共同歩道、通路等を設ける。
- ヘ 商店街その他長原建を予想される街区には、貫通路(幅員1.5メートル～2メートル)を設け得れば電柱をこれに付ける。
一般の住宅用街路においても、できればこの方法による。



图 6. 3. 7



图 6. 3. 8

てみると、駅の南北の駅前通りは目抜き通り、駅北部の東西を貫通している街路は交通幹線、駅から漁港にいたる街路はいわば表通りのな格の街路と考えられる。これらの街路以外にそれを補完するような裏通りクラス、横丁クラスの細街路を読取ることができよう。

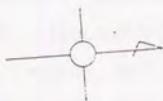
やや放射型の街路配置のみられるととして、図6. 3. 9に鹿児島市の区画整理前後の図を示す。前述の2都市に比較して、縮尺が小さいため詳しいことはわからないが、駅前の放射型の街路配置、市街地中央部の交差点広場を中心とした放射状の街路配置の組合せを讀取ることができる。細街路にまで目を向けると、ほとんどの配置が、やや広い街路を軸線とした格子状のパターンとなっていることがわかる。その軸線が直交していないため、全体が同じ向きの格子状の街路配置とはなっていない。街路の格について考えると、駅から市街地中央部の交差点を結ぶ広幅員の街路は駅で突当りとなっており、交通幹線とは考えられず、また、市街の中心である交差点広場と駅を結んでいることから、目抜き通りと考えられる。また、駅から延びている他の街路は、目抜き通りとまではいかないが、やはり前述の理由からも交通を保障することが主たる目的の街路とは考えられず、いわば表通りとしての格の街路と考えることができる。市街地中央部の交差点広場から延びている街路はこの図面からだけではよくわからないが、表通りとしての格をもっている街路と交通幹線としての街路の両方があるものと思われる。これらの駅もしくは市街地中央部の交差点広場を通過しない街路については幅員のひろいものも何本かはみられるが、それ以外に幹線を補完するようなやや幅員の狭いいわゆる裏通りクラスの街路も見取ることができる。さらに幅員の狭い区画割街路が区画内に配置されており、この図面からは横丁、路地の判別はできないものの、横丁・路地クラスの街路の存在は明らかである。

また、ここまで述べてきた街路とは別に、後述するが、河川・水路を街路の断面内に取込んだ水辺の道や、遊歩道を断面内に取込んだプロムナード的な特殊な街路が様々な都市でみることができる。

c. 街路端部の施設（重要施設）

表6. 4. 1を見ると、広幅員街路の端部にシンボル施設（重要施設）が

整理前



整理後



0 100 500 1000

鹿児島市

図6. 3. 9

置するように広幅員街路が配置されている都市は66都市であり全体のほぼ6割となっている。端部のシンボル施設としては、駅前通りの整備されている都市が多いことから駅が多いが、市や県の庁舎、港、大規模な都市公園等も多い。前掲図6. 4. 1名古屋では久屋大通りの突当りに市役所、県庁、前掲図6. 4. 2仙台では東二番丁通りの突当りに勾当台公園と庁舎、青葉通りの突当りに仙台駅、前掲図6. 4. 3熊谷では市役所通りの突当りに市役所、前掲図6. 4. 4平では田町小太郎線の突当りに駅、前掲図6. 4. 5今治では今治停車場線の突当りに駅、今治港線の両端に港と市役所が位置している。また、図6. 3. 10一宮のように広幅員街路が必ずしも十文字型になっていない場合でもこのように駅などが広幅員街路の端部に位置している場合が多い。端部に重要施設を配置することにより、重要施設を守るという防災の思想の他に、重要施設を見るための視点を設けるといふ景観的な思想、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ふ思想が存在したものとされる。

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」とあり、重要施設に広幅員街路を配置するという考え方は実際存在していた訳であり、またそこには防災、美観（景観）という思想があったのである。

重要公共施設としてどの様なものを考えていたかということであるが、熊谷の戦災復興を担当した成沢寿氏にインタビューしたところ、「街にいき先ず何を見るか。一に庁舎、二に駅、三に商店街である。」と述べられた。駅については交通手段も集中しており人もたくさん集まることなどから、街のシンボルとして考えることは当然とも言えるが、当時は現在以上に庁舎を街のシンボルとして考えていた訳である。たしかに、熊谷市の例を見ると庁舎の前に広幅員街路が整備されているし、それほど広くはないが比較的広い道が駅前にも配されている。

図6. 3. 11の熊谷市役所前の拡大図を見ると、旧道拡幅にとらわれず、市役所に広幅員街路を付き当てている。設計標準に既設道路のある場合はその活用を考慮して拡幅するようという記述があることを考えあわせれば、計画の実施しやすさや経済性、交通処理を多少犠牲にしても、市役所の前に広幅員街

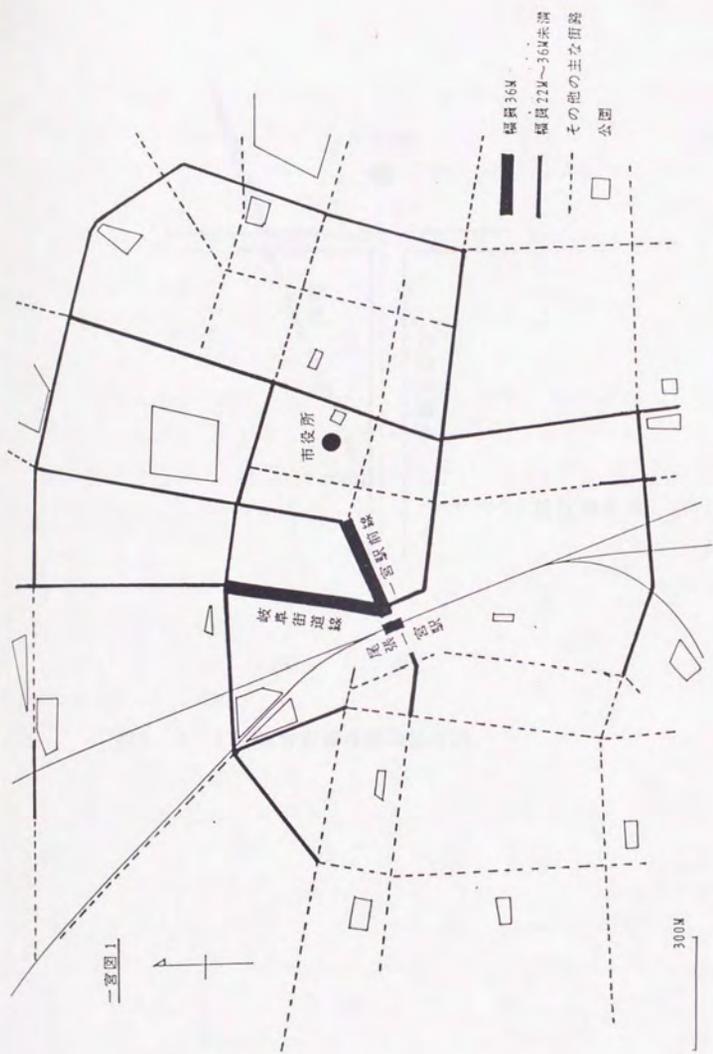


図6.3.10 一宮

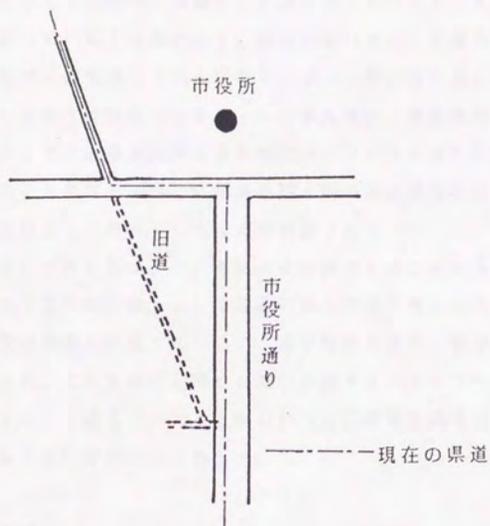


図6. 3. 11 熊谷市役所前の拡大図

路を配置したと考えられる。同様のことが今治についてもいえ、交通処理以外の思想が存在していたことがわかる。仙台においても、元都市計画課長の森博氏の話によれば、青葉通りは仙台駅のシンボル、東二番丁通りは庁舎のシンボルとなっているそうである。つまり、シンボル施設（重要施設）に広幅員の街路を当てることは、広幅員街路が重要施設のシンボルとなり庁舎や駅のシンボル性を高めることになる一方、広幅員街路も街の重要施設の前面に配置されることで主要街路として街のシンボルとなる訳である。

さらに拡大して考えれば、その街路が広幅員であることも手伝って、その街路が街全体の「空間的主軸」として位置付けられると考えることができる。熊谷市の成沢氏は市役所前通りについて「官庁施設を集め、官庁街としたかった」と語っておられ、この市役所前通りを熊谷市のメインストリート（街の空間的主軸ともいえる）と考えていたことがわかり、広幅員街路を空間的主軸とする思想の存在もうなづけるものであろう。

- 防災

- 景観（美観）

 - 視点場の整備

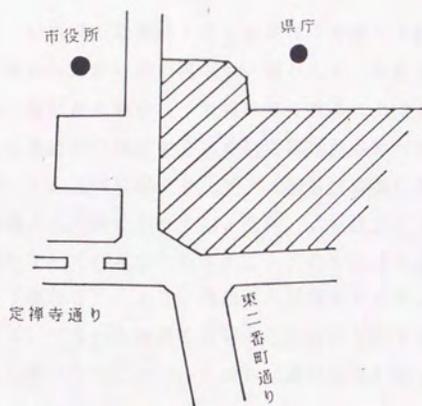
- 都市の空間的主軸の形成

- 街路のシンボル性

d. 街路端部の施設（公園）

前項でも述べたように、広幅員街路の端部に公園が位置するように計画・設計した例が散見される。

仙台の東二番丁通りの北端に勾当台公園が位置している訳であるが、この部分を拡大してみると、図6. 3. 12 aの様な構造となっており（現在はbの様に変化している）、交通処理上は明らかに不利な構造であり、広幅員道路の焦点に緑を配置するという思想があったものと思われる。実際当時仙台市復興部長の八巻芳夫氏の昭和52年7月20日の河北新報の記述にも「もともと東二番丁通りは国道四号線でありまして、当時の幅員は8M程度でありました。それを戦災復興計画では総幅員を50Mの大道路として歩道幅も両側とも9Mいたしました。その理由を要約すると次の三点となります。1) 将来の交通量を充分



仙台図5

現在の勾当台公園付近

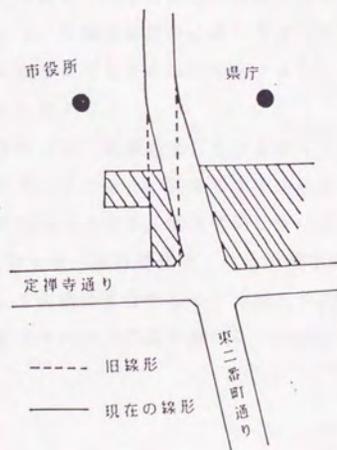


図6. 3. 12 仙台、勾当台公園附近拡大図

考慮したこと、2)火災の延焼防止その他災害の避難など防災用に当てること、3)戦災により失われた杜の都の再現の一環として、両側歩道内の植栽はもとより、中央に5Mの植樹帯を設け、一大樹林帯を造ることであります。 ……
… なお、この単調さを補足するために当初計画の線形を変更して勾当台公園の西側を迂回して、北側に緑のカーテン(勾当台公園)を残したのであります。これにより交通上の問題もありませんが、これほどまでに緑尊重の熱意があったことを認めていただきたいのです。」(仙台復興余話：昭和55年、仙台市開発局)(下線筆者)とあり、交通上の問題が生じることは承知の上で緑のカーテンを造る、すなわち焦点を重視しそこに緑を配する緑を尊重するという考え方があった訳である。たしかに後に交通の問題が生じbの様には現在に変更されている。

千葉においては図6. 3. 13の駅前部分拡大図に示すように広幅員街路の両端が駅と公園になっている。駅側については前項の記述の一つの証拠となるものであるが、公園側については仙台の場合と同じことがいえる。公園側は写真6. 3. 1(昭和61年撮影、現在は街路の状態が変化している)のように緑のカーテンとなっている。広幅員街路が公園に突当って終わっているという不自然な形を見ても、焦点を重視しそこに緑を配するという考え方が、当初から設計者にあったと考えられよう。

公園と広幅員街路の両方が、避難場としての意味ももっていた訳であり、その両者を接して配置することにより、防災効果を高めるという防災の思想があったということも、当然考えられる。戦災復興計画の記述ではないが、昭和14年7月10日発令の「防空土木一般指導要領」の公園緑地の項には「消防、避難、救護等のため一個以上を道路に直接せしめその出入りに便ならしめること。」とあり、防空都市計画の時代から防災の思想から公園と街路を接して、配置していたのである。

- 焦点の重視
- 緑の尊重
- 防災

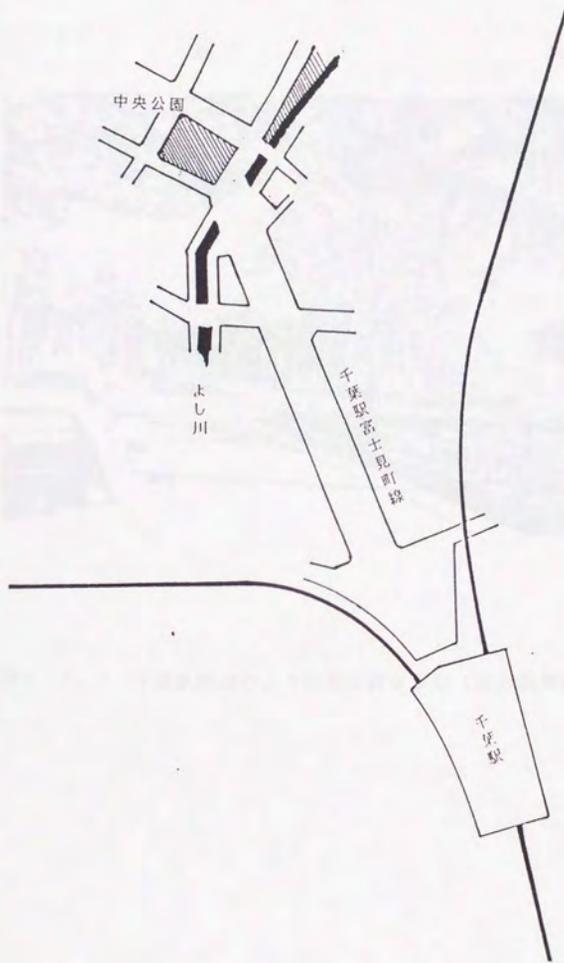


図6. 3. 13 千葉駅前部分拡大図

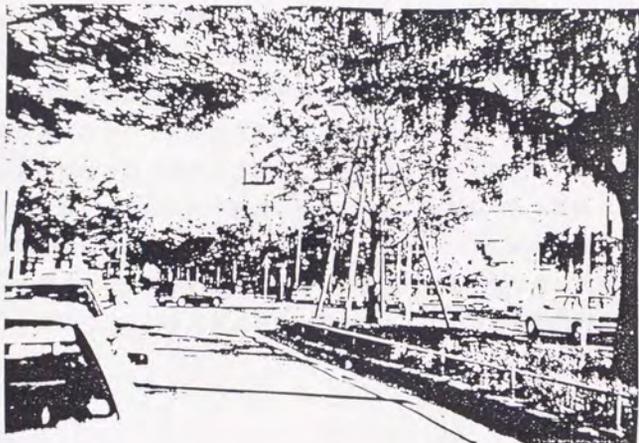
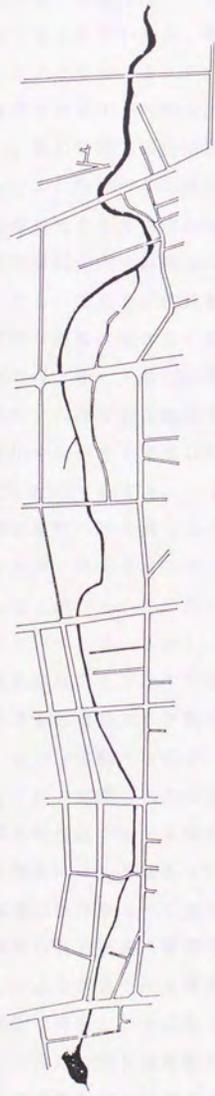


写真6. 3. 1 千葉駅前通りより中央公園を望む（昭和61年撮影）

e. 横断面構成（河川・水路との一体設計）

広幅員街路内に河川・水路を取込む、河川・用水に接して公園事業、街路事業を行うなどして、あたかも街路と河川・水路が一体のものであるかのような断面を作り出している都市が20都市あり、割合としては全体の二割弱である。しかし戦災復興都市すべてに河川・水路が存在していた訳でないことを考えれば、街路（公園道路を含む）と河川・水路を同時に考えて計画・設計するという考え方が存在していたと考えることができよう。すなわち、街路と河川・水路の一体設計という思想が存在していたと考えられる訳である。街路計画標準（前掲資料6.1）には「鉄道、軌道、河川、水路沿い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、また緑地計画標準には「沿海、沿川、その他の水辺地は船着場、荷揚場、倉庫その他の公共用地の他原則として緑地となし一般民家の使用を認めざること」という記述があり、街路や

星川通：平面図 整理前



星川通り平面図 整理後



図6.3.14 熊谷市星川通り

緑地（公園、公園道路）の計画において、河川・水路に対して相当の配慮が払われていることがわかり、街路と河川・水路の一体設計という思想が存在していたこともうなずける。

熊谷市では星川通りが水路を取込んだ街路として整備されている（図6. 3. 14）。星川は熊谷市の市街地の中心部を流れる川で、図の整備前を見ればわかるように、屈曲の多い河川であった。しかも沿川には人家が密集し、豪雨の災は氾濫してかなりの被害がでる河川であった。戦災復興において星川通りは熊谷戦災復興の四大目標の一つ「観光道路としての星川の改修」に基づいて計画されたものである。勿論観光だけではなく治水という目的もあり、整備後は戦前の様な氾濫は起きなくなっている。熊谷市の復興計画を担当した成沢氏の話によれば、そもそもこの星川を復興計画に活かそうという案を持ってきたのは、当時の内務省国土局の牧野技官であり、成沢氏との協議において遊歩道として星川を活かすと発案したそうである。当時熊谷市では独自の復興計画案を持っていたのであるが、一夜にして星川通りのみならず主要街路すべてについて、牧野技官の案に決ったそうである。これをうけて成沢氏は星川通りの設計にとりかかった訳であるが、当初は星川で手が洗えたり、歩行者天国の様な感じだったと述べられていた。おそらく、現在の親水護岸の様なことを考えていたものと思われる。しかし、その案は国レベルで却下されることになる。星川通りは街路事業及び河川用水事業であるというのがその理由であったそうである。戦災復興当時でも事業が異なることによって、やはり制約があったのである。しかし、実際には図6. 3. 15 a、写真6. 3. 2、写真6. 3. 3に示すように、実際には水にさわれないものの、星川のすぐそばをあるけるような、親水性の高い、かつ歩行者の快適性に配慮されたものとなっている。実際戦災復興誌には「不規則な勾配を持って、屈曲しながら流れていた星川を整備して両側に街路をもって包む散策地帯を設けた。これは、ともすれば、かつての宿場町の街道筋商人感情を伝統的に引き継がれている本地方の人々に、朝な夕な心のよき保養となる様計画したものである。」という記述があり、歩行者の快適性や保養という思想があったのである。当時の星川の様子を記した記事には、「突然の戦災復興都市計画で新たに星川が開盤され水晶のような泉が熊谷市の中心地を流れ兩岸には広やかなる遊歩道まで持つことになった。若柳の

緑の糸がそよ風に水面をなでる計画も織り込まれてあることだろう。水郷の熊谷、埼玉のベニス。なんと素晴らしい設計なり。隣接行田では街中を流るる水を総て沼と呼ぶというのが熊谷では星川の清流を総て泉と呼ぶ。泉が街の中を流るる、涼風がさっと流れる……」とあり、遊歩道としてとらえられ、かつ熊谷のシンボルとなっていたことがわかる。しかし現在は、前掲図6. 4. 15b、写真6. 3. 4、写真6. 3. 5に示すように、車道が歩行者と川を分離し、容易に人が水辺に近づけない構造となっている。かろうじて橋の上から水を眺めることができる程度である。しかし、現在でも、星川には鯉が飼われており、また昭和25年以降は、毎年8月16日に戦災者の追悼供養のため、灯ろう流しが行われており、親水性に対する配慮はまだあるといえよう。

一宮では36Mの広幅員街路の中央に水路を移設している（写真6. 3. 6）。この水路（一宮井筋用水）については、戦災復興誌に「用水路と道路の交差箇所四箇所には鉄筋コンクリートの橋梁を架し、用水路両側には幅員2Mの植樹帯を配し、照明等を設置して美観を添えることとした。」とあり、植樹、照明などを用いて、美観ということを意識していたことがわかる。また、一宮では木曾川がそばを流れていることもあり、市内に多くの水路があるが、図6. 3. 16を見るとわかるように、河川及び水路の両側に区画街路を設けて整理をしている。

平でも写真6. 3. 7に示すように街路の中央部に水路を含むように整備されている。これは一本の街路事業として整備したのではなく、河川の整備にあわせて区画整理で両側に区画街路を整備したものである。この新川の護岸整備については、戦災復興誌に「施工完了後は見違えるようになり、昔からの両岸にあった桜樹は、なお、一層美観を呈した。施工石積は目地塗りは絶対禁止させ石工も数回に亘り粒攪りに攪んで施工したので、その工事は一時建設省より賞賛されたほどである。」とあり、この護岸整備においては美観ということに充分配慮されていたことがわかる。この街路においては、新川を将来的には埋めて緑道とする計画があった。戦災復興誌には公園緑地計画の中で「又既成市街地と新市街地とを南北に画する古川（現新川）改修工事に依り将来管渠排水となし、埋立の上、緑道構造として（両側道路を合わせ幅24メートル）都市の風致並びに防火に備えるべく計画されたのである。」と記述されている。現在

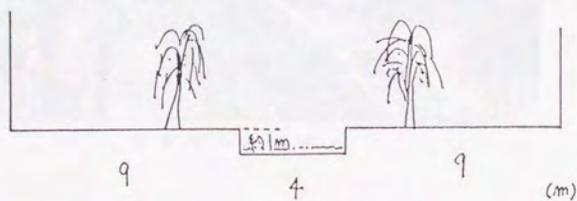
星川通り断面図1

成沢氏の話をちとに作図



星川通り断面図2

竣工直後の写真より作図



星川通り断面図3

現在の星川通り

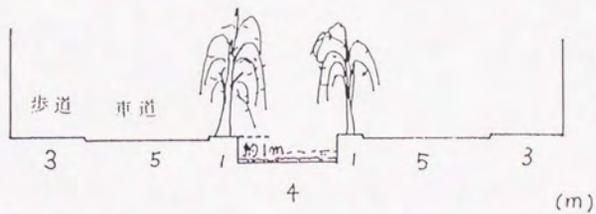
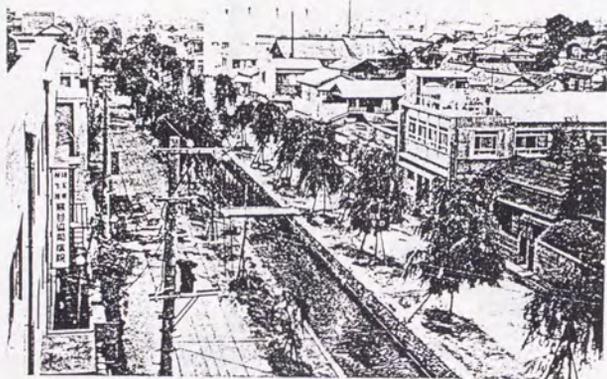


図6. 3. 15



完成せる星川通り

写真6. 3. 2

47 (昭 25.12)

万福寺前の擬成した屋川。その川畔を歩いた〇〇年前の乙女の思いは今も物語っていることやら……。雨後の風流も当時（今より35年前）を思うと全く夢の様である。

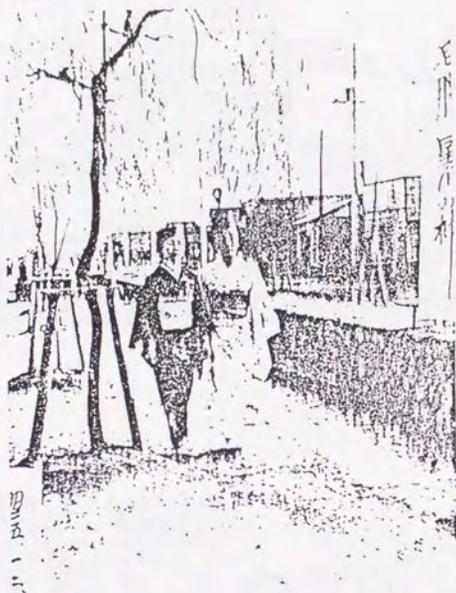


写真 6. 3. 3

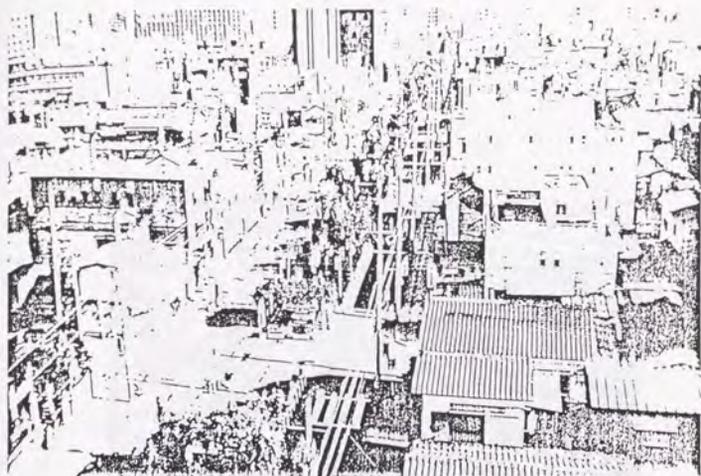


写真6. 3. 4

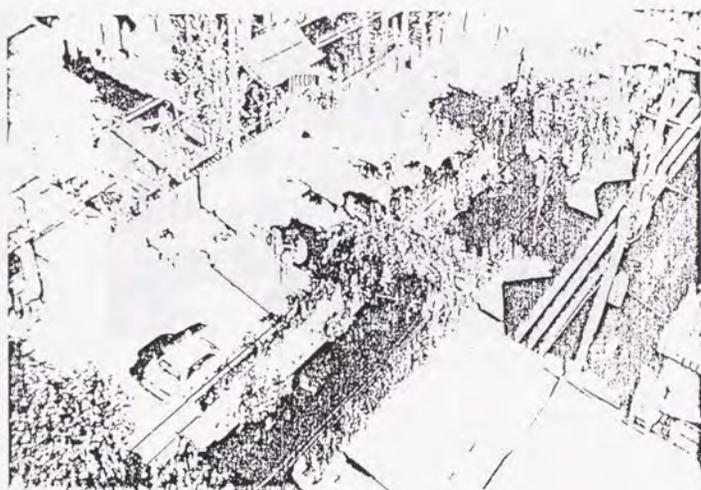


写真6. 3. 5



千歳通り一宮井筋用水 移設前

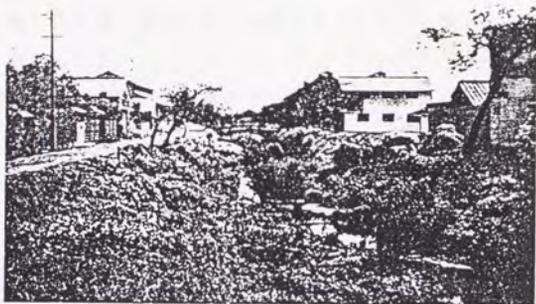


千歳通り一宮井筋用水 移設後

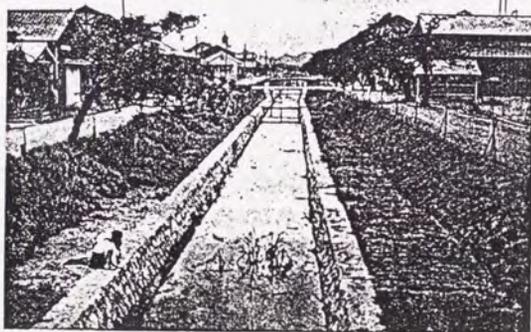
写真6. 3. 6



図6. 3. 16



新川改修前（下流を望む）



新川改修後（下流を望む）

写真6. 3. 7

は、この計画通り、新川は埋立てられ、一部駐車場となっているものの、新川公園として、街路中央に公園を抱く構造となっている。

前橋では河川沿いに緑道として広瀬川沿公園遊歩道を整備している。戦災復興誌には「公園事業と平行して市内中央部を流れる広瀬川沿い8~15メートル緑道を川の両側に計画決定し、区画整理事業により順次用地が確保されたので植樹帯を造り、植樹、芝生等を実施し遊歩道を川沿いに、宅地側を車道としてベンチを適当に配置、設定し市民の憩の場とした」とあり、現在も河畔公園として生き続けている。

以上述べたような河川・水路との一体設計の手法は、いかの4つに分類することができる。

- ① 1本の都市計画街路の中央もしくは片側に水路を通す。
- ② 1本の河川・水路の両側もしくは片側に都市計画街路を配置する。
- ③ 1本の河川・水路の両側もしくは片側に区画整理と同時に区画街路を配置する。
- ④ 1本の河川・水路の両側もしくは片側に緑地、公園、公園道路を配置する。

- 河川・水路との一体設計
- 防火（防災）
- 観光
- 親水性
- 保養
- 美観
- アメニティ（歩行者の快適性）
- シンボル性（都市のシンボルとなる）

f. 横断面構成（歩行者空間の確保）

歩道を広くとったり、広幅員街路内に遊歩道を取込んだりして、歩行者空間を確保している例は、29都市に見られ、全体の三割弱におよんでいる。

この29都市は、戦災復興誌の記述や図面、写真から明らかなものみの数であるが、戦災復興計画においては、歩道は広くとるという考え方があったものと思われる。資料6.5の戦災復興都市計画街路標準横断面図をみても、歩道端

の植栽帯を含めて考えれば街路内に軌道や緩速車道のないときはいずれも全幅員の半分以上を歩道が占めている。緩速車道をもつ横断面構成の場合、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、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も考えられるため、より広い歩行者空間が確保されたともいえよう。この様に広く確保された歩行者空間は災害時の避難場としての機能が期待されていると考えられ、ここにもやはり防災の思想が見られる。また、広い歩道や、緩速車道を設け歩行者の直近は高速の自動車を走らせないようにするという事は、その街路内の歩行の快適性を保証し、街路のアメニティを向上させているといえよう。

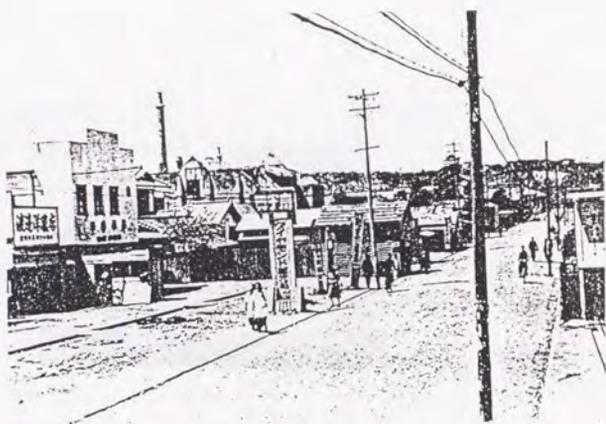
仙台の定禅寺通り（写真6. 3. 8）、大分（写真6. 3. 9）、四日市（写真6. 3. 10）の様に遊歩道を街路内に取込み、一体設計している例も見受けられる。勿論、遊歩道を取込むことによって街路の幅員を大きくとり防災に資するという思想は存在していたと考えられるが、大分では、遊歩公園と明記しており、いずれも歩行者空間を確保するという思想も存在していたといえよう。ただし、大分の場合は、遊歩道の片側のみが車道のように見えるが、仙台、四日市の場合は街路の中央に取込まれている。広幅員街路はある程度の自動車交通を予測していた訳であり、その中央部の遊歩道は必ずしも快適とはいえない。歩行者空間や避難空間としての意味以外に、後述するように街路内にたくさんの緑を設けるといふ思想もあったものと考えられる。

- 防災
- 避難空間の確保
- 歩行者空間の確保（歩行の快適性、街路のアメニティ）
- 緑の重視

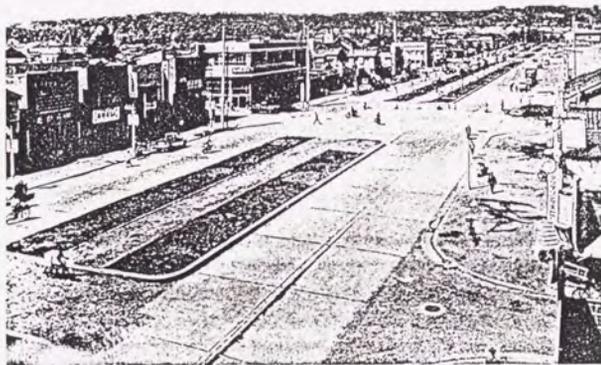
g. 横断面構成（植栽帯、側方分離帯）

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

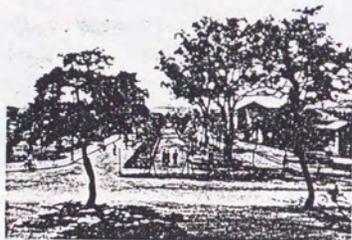


広路2号線定禅寺通跡町線 整理中



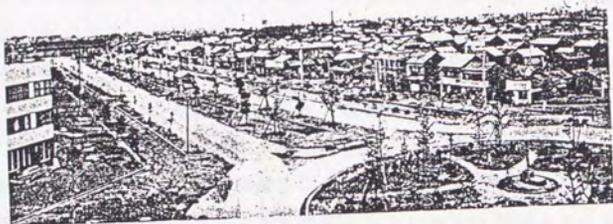
広路2号線定禅寺通跡町線 整理後

写真6. 3. 8 仙台 定禅寺通り



道步公園

写真6. 3. 9 大分



同上整理後

写真6.3.10 四日市

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。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)が生じる訳であり、並木を重視していたことがうかがわれる。

緩速車道と高速車道とを分離していることから考えれば、その街路は交通幹線としての役割も担っていたと考えられるが、目抜き通りでもある場合は、並木路の形成から4列植栽先にありきでそのために緩速車線が生じ、複断面となったと考えられよう。ただし、建築による街路景観の設計が考えられていないことを考えれば、この緩速車線をもつ複断面構成は景観上好ましいもののひとつであり、目抜き通りの格を表現しているともいえよう。

戦災復興都市計画街路標準横断面図からは上述の様な特徴を讀取ることができ、訳であるが、実際にはこの街路標準にはないような断面も多く見受けられる。36m幅員の街路の例を図6. 3. 17に示す。標準にはないが、熊谷市の市役所前通りの様に、中央に植栽帯をもつ断面が、他の都市でも良く見受けられる。これについては戦災復興都市計画事業再検討において出された「土木課関係公共事業施行要領」(資料6. 8)に「広幅員街路の車道幅員は街路計画標準に示した街路参考断面に拘わらず現在及び近い将来の交通量に必要な最小限度に止め残余幅員は緑帯として保留する」という記述があり、戦災復興街路参考断面図が記されており、この図では街路の中央に植栽帯をもつ断面となっている。交通量に必要な最小限を車道とし、残りを緑帯としたことは、勿論経済上のこともあろうが、緑を重視し街路内に豊富に緑のスペースを設けるというアメニティの考え方があったと読取ることができよう。

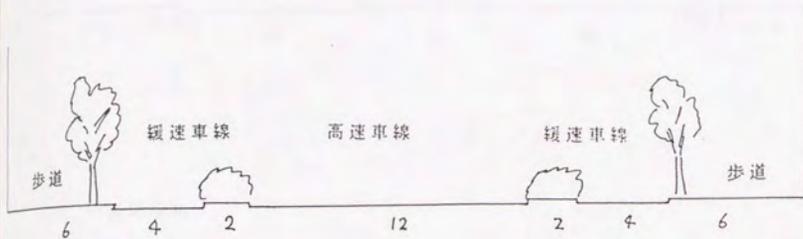
またこの複数列の並木や、植樹対は街路を横断方向に分割し、その広幅員による冗長性を処理していたとも考えられる。

また、資料6. 8の考慮事項の中に必要であれば緑帯の中に駐車場を設けるとの記述があり、緩速車線の記述(資料6. 5)と合わせて考えると街路内の駐車についても考慮されていたと考えられる。

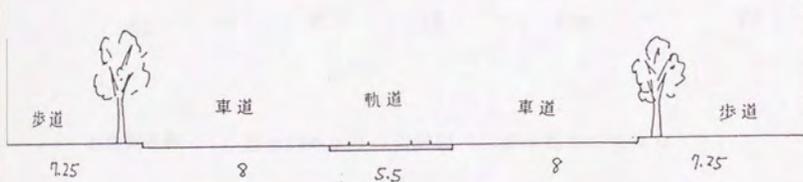
- 避難空間の確保
- 並木の重視(緑の重視)
- アメニティへの配慮
- 街路内駐車への配慮

多様な36m街路の幅員構成図

当時の青葉通り



竣工時の定禅寺通り 幅員36m部分



岐阜街道線

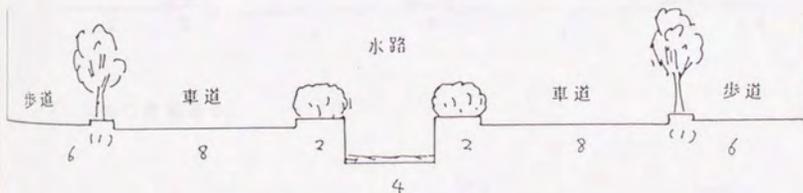
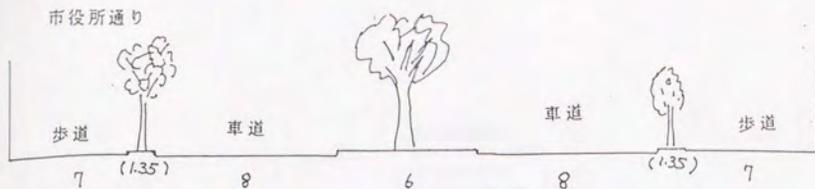
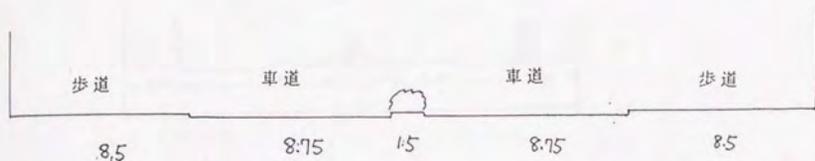


図6. 3. 17

市役所通り

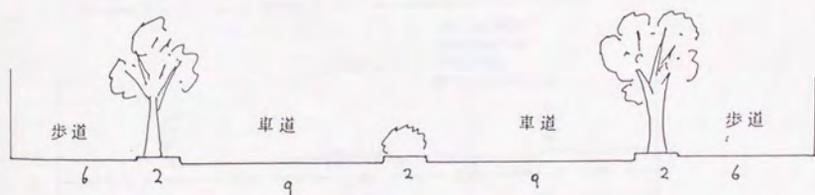


一宮駅前線



前橋駅道線

昭和28年よりこの断面（以前は軌道があった）



現在の青葉通り

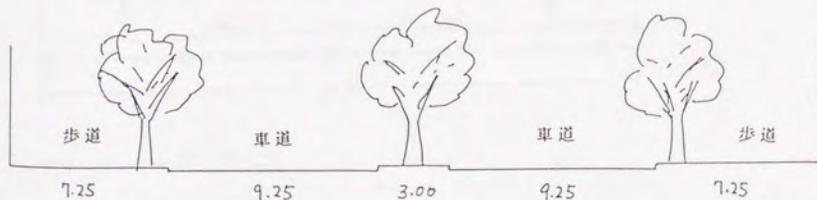


図6. 3. 17のつづき

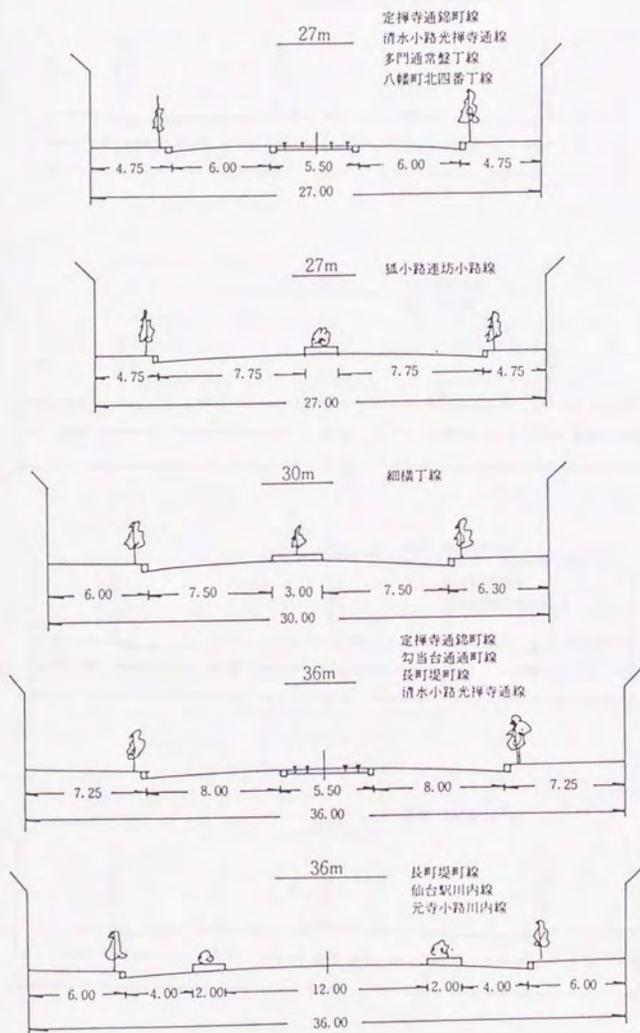


図6. 3. 17のつづき

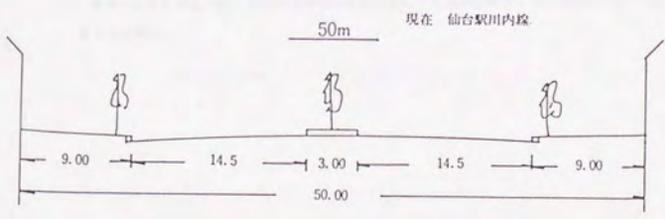
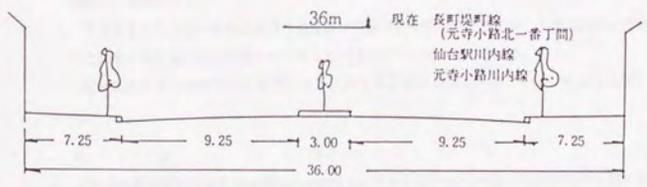
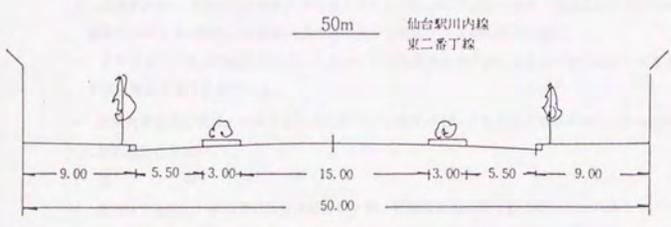
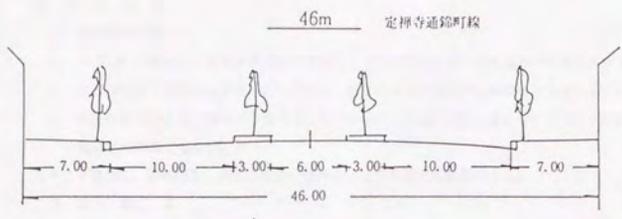


図6. 3. 17のつづき

(2) 街路事業

1 施行路線に就いて

- イ C. T. S へ提出した計画を其の後の情勢によつて変更の必要がある場合は本省と打合せ。
- ロ 本年実施の区間は本年度を以て完成させ後年度に再び国庫補助対象にならないようにする。
- ハ 家屋移転及び整地工事未了の為貫通しない路線又は沿線に家屋の建たないような利用価値のない路線は絶対施行しない。
- ニ 不陸均し、側溝掘削、砂利採取及び撤去等は極力失業対策事業による。

2 路面工

- イ 砂利敷幅員は車道は2車線を原則とし歩道に対しては適宜考慮する。又砂利敷厚は車道10センチ、歩道5センチ以内とする。
- ロ 広幅員街路の車道幅員は街路計画標準に示した街路参考断面図に拘らず現在及び近い将来の交通量に必要な最少限に止め残余幅員は緑帯として保留する(別紙例示参照)。
- ハ 砂利敷工は整地及び側溝を入念にし且つ砂利の粒度及び結合機に留意して砂利道としても充分交通に耐えるように施行する。
- ニ 在来街路を多少拡幅したもの及び新設街路の小幅員のもの等で交通上支障がないと認められた場合は砂利敷は行わない。

3 側溝

- イ 再検討で決定した側溝費は幹線街路は約7割、補助線街路は約3割を計上したに過ぎないから、此の方針を尊重して在来側溝は極力之を利用して排水並に沿道の利用状況を考慮して必要な路線のみを施行する。
- ロ 下水道事業実施中の場合は側溝の型式及び下水道との取付け方法について関係当局と充分連絡の上決定すると共に施行年度についても食い違いないように留意する。
- ハ 地先側溝の民有地等に要する費用は極力沿道受益者の負担とするように努め側溝の延長を図る。

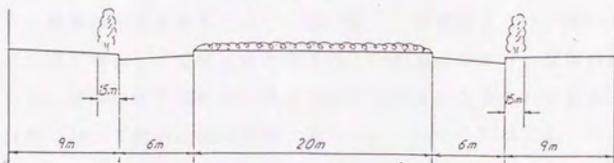
4 橋 梁

- イ 橋梁の架換は極力之を見合せ附近の橋梁を利用するか、或は既存橋梁を補強修理の上利用する。
- ロ 橋梁の幅員は原則として車道2車線とし特に歩道を必要とする場合は最小限の幅員とする。但し橋長5メートル未満の橋梁は街路幅員と一致させることが出来る。
- ハ 橋梁は木造とする。但し工費超過分を地元負担として永久構造橋としたい場合は予め本省と打合せられぬ。

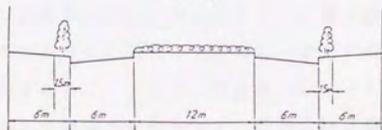
資料6. 8のつづき

被災復興街路参考断面図

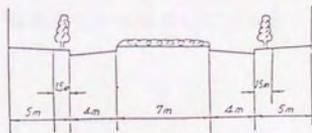
50 m



36 m



25 m



考 慮 事 項

- 1 車道の砂利敷は中央を避け歩道沿とし片勾配とする（4～5％）。
- 2 歩道は壁歩道にする場合にも変更せぬ様な設計にする。
- 3 緑帯の緑石は仮設程度とし軟木、草花を植えるなど必要ある時は駐車場を其の中にする。

●格を重視した横断面構成の決定

(2) 節目としての要所

a. 駅前広場

単に駅前広場が整備されるだけでなく、その内部に植栽がなされる、ロータリー形状が採用されるなど、質の高い整備がなされている場合や、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など、駅前広場を重視して整備された都市が、62都市にのぼり、全体の約6割となっている。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、震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。

写真6. 3. 11の長岡のようにその都市の主たる街路が駅前広場に突当り、駅前広場内にはその街路の焦点の位置にアイランド等が設けられている場合がある。前述の熊谷市の成沢氏の発言にも「街にいき先ず何を見るか。一に庁舎、二に駅、三に商店街である。」とあり、駅を街のシンボルの一つとして考え、そのシンボル性を高める効果をもねらって、駅前広場が整備されたものと考えることができる。また、写真6. 3. 12の甲府の様に必ずしもビスタとなっている訳ではないが、街路の焦点を重視しているといっても良からう。

●駅前広場の重視

●街の中心性の表現

●シンボル性の付与

●焦点の重視

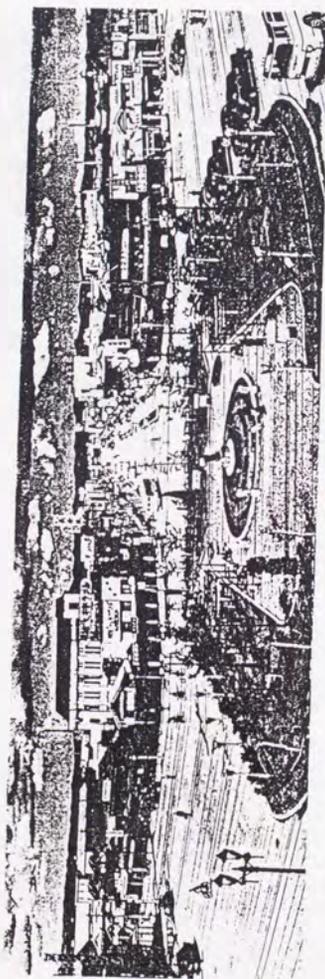
b. 交差点（ロータリー、クランク構造）

震災復興街路計画では、交差点がロータリーやクランク形状になっているものが非常に多く見られる。

通常の交差点設計で考えれば、交通容量的にはロータリーやクランク形状の交差点は、信号制御等による交差点に比べて不利であり、そこには交通量を流すという思想以外のものがあつたと考えられる。

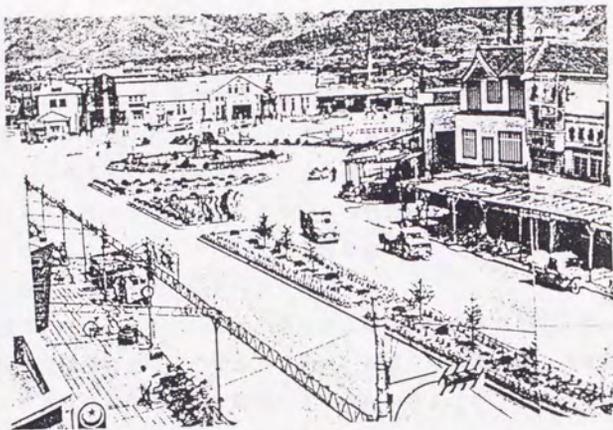
仙台においては前掲図6. 4. 8 a 仙台、勾当台公園附近拡大図に見られるように、定禅寺通りと東2番丁通りの交差点が、クランク形状となっている。

長岡市



長岡駅前広場

写真6. 3. 11



同上 整理後

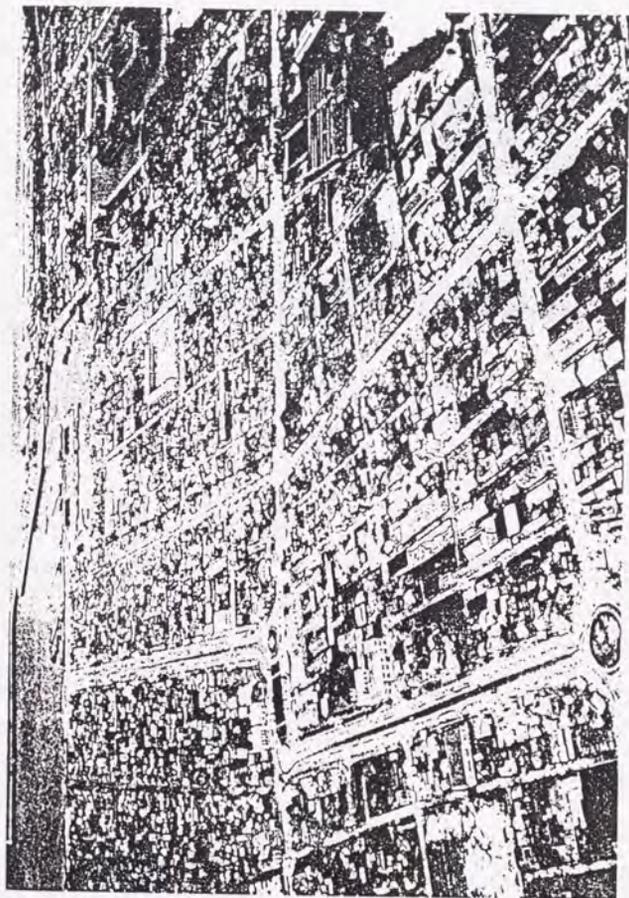
写真6. 3. 12 甲府

この形状について、端部の公園の項で述べたように、当時仙台市復興局長であった八巻芳夫氏は「なお、この単調さを補足するために当初計画の線形を変更して勾当台公園の西側を迂回して、北側に緑のカーテン（勾当台公園）を残したのであります。これにより交通上の問題もありませんが、これほどまでに緑尊重の熱意のあったことを認めていただきたいのです。」と述べており、交通上の問題が生じることは承知の上で緑のカーテンを造る、すなわち焦点を重視しそこに緑を配するという考え方があった訳である。また、戦災復興当時技師として、仙台にいた塩原三郎氏は「南北の軸となる50M道路が県庁付近で屈曲することがきがりであったが、現在、県庁公園の緑化によって杜の都のセンターとしてふさわしい姿となった」（都市計画の旅 昭和61年2月発行）と述べており、その線形については当時から懸念してはいるものの、あえて採用したことがうかがえる。ただし、この交差点については、近年地下鉄の建設と同時にbのように交差点改良された。

今治ではクランクとロータリー構造がともに採用されている。今治駅から市役所を通今治港を結ぶ広小路線（現在は、県道今治市役所線と県道今治港線になっている）は市役所の前で屈曲している。写真6. 3. 13、写真6. 3. 14などから今治の部分拡大図を作成すると図6. 3. 18のようになるものと思われる。今治停車場線は、駅側に駅前広場とロータリーを持ち、反対側（市役所側）にもロータリーを持っており、今治港線は片方に市役所とロータリー、港側は広場（港務所前広場）を設け、そこにロータリーを設けている。この広小路線については、今治市の駅と港を結ぶ一番の幹線であり、通常と考えれば一直線に結ぶのが普通であろう。広幅員街路を分節しその単調さを防ぐとともに、市役所を広幅員街路の焦点として位置付けたと言う思想を説取ることができる。

クランク形状の街路については、必ずしも時代が同じではないが、石川榮耀氏はその著書「都市計画及国土計画」（昭和16年発行）のなかで資料6. 9に示す記述をしている。クランク形状の交差点はこのTerminal vistaと同様の形状と言ってもよく、当時ビスタの思想があったと言っても良からう。

ロータリー構造は非常に多く見られる。宮崎では市内の最大の幹線上にロータリーが設けられている。写真6. 3. 15を見ればわかるように、非常に大



山西省太原市中心部分街景

写真6. 3. 13 今治



港橋前前埠堂整理後

写真6. 3. 14 今治

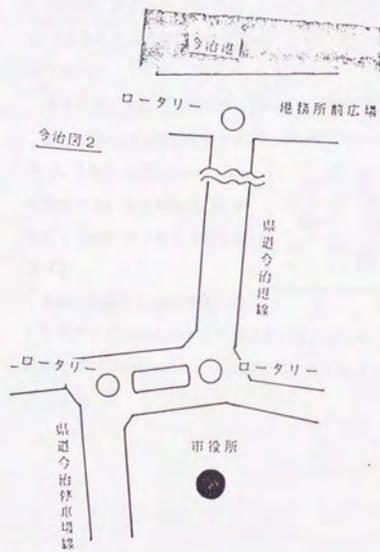
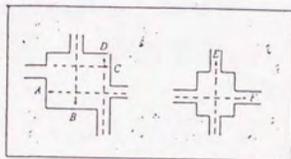


図 6. 3. 18 今治 部分拡大図

2) 大廣場に關する一、二の原則 此は主として Raymond Unwin の説によるのであるが彼は廣場構成の原則の一として Terminal vista 端景の構成をあげて居る。

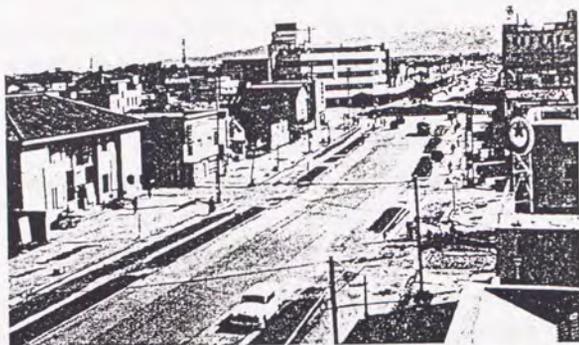
此は道路より廣場を視た時その視野を封ず可き手法(Close)である。

即ち點線の如き視線は夫々 A, B, C, D 點にて Terminal vista を構成する。乙の如きは E, F となり Close せず不可であるとす。



第 85 圖

又第二原則としては廣場の感じを強調するために出来る丈建築線を後退せしめよとする。此の中 Terminal vista の手法が重要である事云ふ迄もない。



1. 1 号線橋通線復後（橋通り6丁目よりロータリー方面を望む）

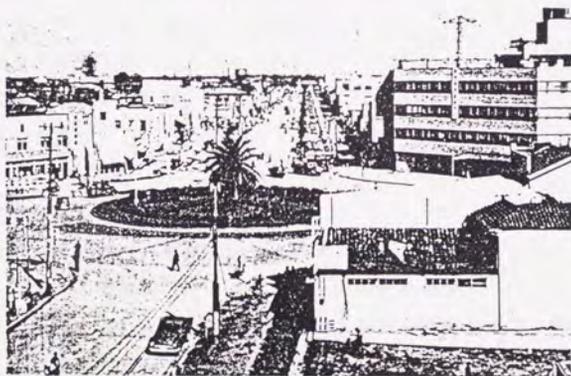


写真6. 3. 15 宮崎

きなロータリーであり、またその中央のアイランド上には1本の高木（椰子）が認められる。この街路構造では沿道の建物が散漫なため明確なビスタ・アイストップ構造とはなっていないが、この樹木はビスタの位置においてあるといて良い。このロータリーは焦点を重視し街路景観にアクセントを与えること、また街路を分節化することをねらったと考えることができる。

一宮における一宮駅前線（最大幅員36m）は、図6. 3. 19一宮拡大図に示すように両端に駅とロータリーを持つ構造となっている。この一宮駅前線は、駅前でT字交差しているとともに、もう片方がロータリー交差点で、交通処理上は極めて不利な形をしている。また、前掲図6. 3. 6をみてもわかるように、それほど交通上重要な路線とも言えない。この一宮駅前線の計画・設計思想には駅前地区の防災に配慮すること及び焦点を重視し駅前のシンボル道路とすることがあったと思われる。また、戦災復興計画でつくられたロータリーのほとんどがその後のモータリゼーションに伴い交通上の問題を引き起こし取壊されたのになら、一宮ではその交通上あまり重要でないことや不利なことに原因したものと思われるが、昭和62年現在もロータリーが残っている（写真6. 3. 16一宮ロータリー）。

- 焦点の重視（ターミナルビスタ）
- 広幅員街路の分節化
- 緑の尊重

c. 交差点（街角剪除）

写真6. 3. 17、写真6. 3. 18、写真6. 3. 19に示すように、交差点では街角の剪除を行なっている。この街角の剪除については、帝都復興計画で初めて規定されたものであるが、戦災復興の計画標準でも明確に記述されている。前掲の写真をもみてもわかるように、当時の街角に建つ建築物は当然ではあるが交差点側に建築の正面を向けているものが多く、街路景観にアクセントを与え、交差点空間にアメニティー機能を保障しているといえよう。無論、街角の剪除は交通工学的理由が主であるが、交差点空間のアクセントやアメニティー機能を保障するという考え方も存在したのではないかと推測することができよう。

一宮図2

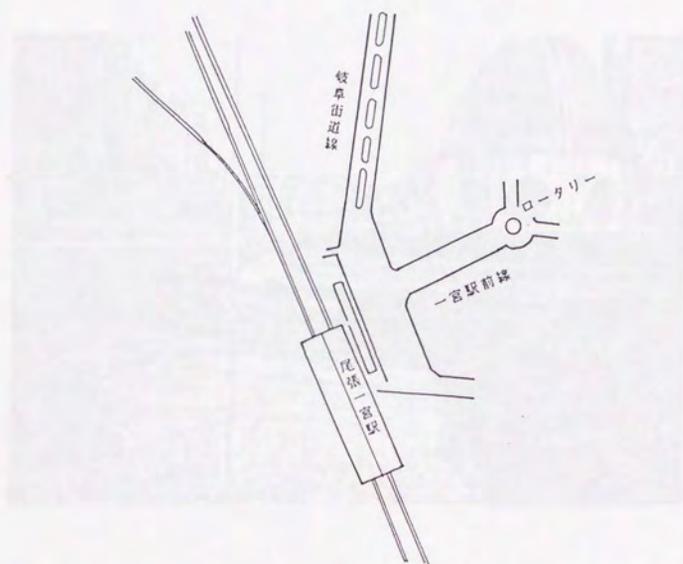


図6. 3. 19 一宮拡大図

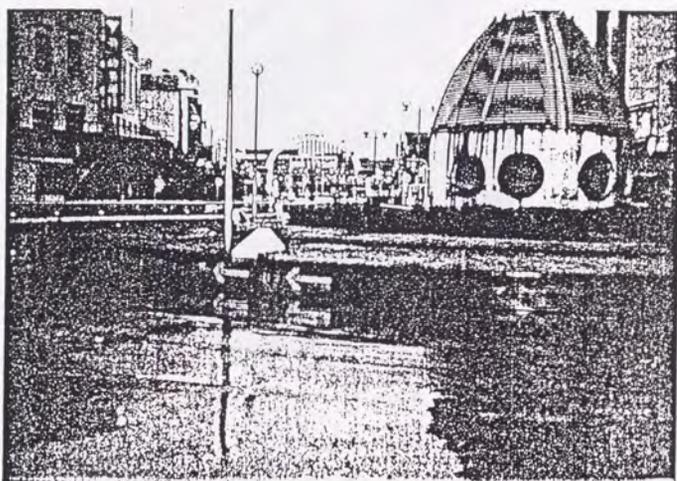


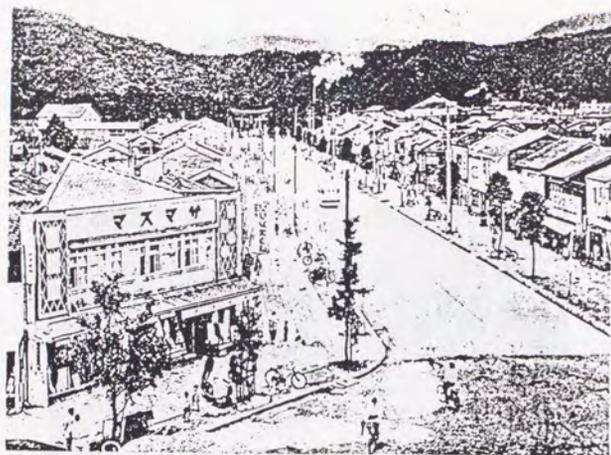
写真6. 3. 16 一宮

浜松市



自衛隊の協力により完成した長尾池川線
1.1.2号線元城町附近の罹災 (浜松市)

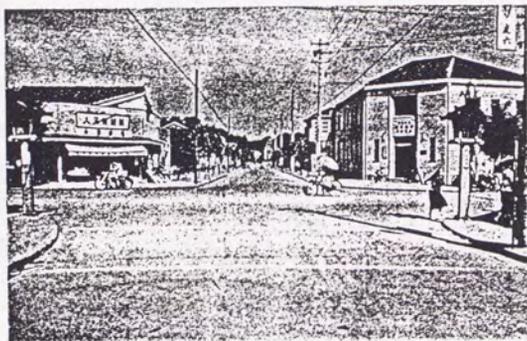
写真6. 3. 17



完成せる神楽通り線 (敦賀市)

写真6. 3. 18

新 宮 市



被災地区本町通り (新宮市)

写真6. 3. 19

- アメニティー機能
- アクセントの演出（景観的配慮）

d. アイランド

前掲の駅前広場や、ロータリー交差点の写真をみてもわかるが、アイランドには植栽が施され、場合によっては写真6. 3. 20のように市民の憩える小公園として提供されている場合もある。

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

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

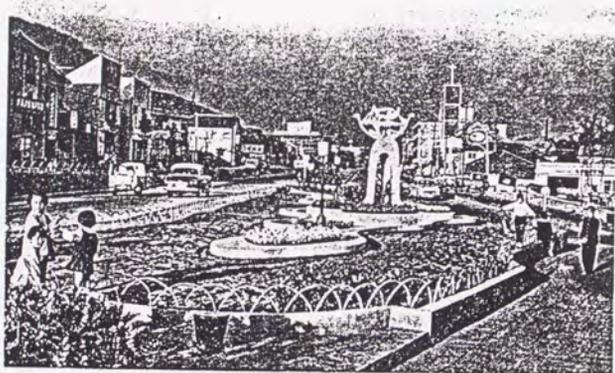
3)ディテール

a. 電柱

前掲資料6. 7の復興土地区画整理設計標準の街廓への項に「店舗街その他長屋建を予想される街廓には、裏口通路（幅員1. 5メートル～2メートル）を設けでき得れば電柱をこれにいれる。一般の住宅用画地においても、できればこの方針による。」とあり、電柱を建物の裏側に配置するという配慮がみられる。これは電柱の建物の裏側への配置により表側の景観の繁雑さを避けるという景観的な配慮によるものと思われる。

- 街路景観の繁雑化の回避（電柱の裏側設置）

- 1) ある土木技師の半自叙伝；田淵寿郎 昭和37年11月12日発行
- 2) 都市計画 144号



完成した山手幹線県庁附近 (神奈川市)

写真6. 3. 20

6. 4 まとめ

6. 4. 1 戦災復興計画における街路の特徴と思想

戦災復興期の復興都市計画から読取った街路の計画・設計思想を表6. 4. 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、街路の主軸化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。

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。後述の避難空間とも関係するが、魅力ある街路空間の創出と関連して、河川・水路などの他事業と一体的に街路を計画・設計するという思想もみられる。

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、防火道路の設置や避難空間の重視という形で洗われている。戦災時の空襲による火災の被害の経験によるものと考えられよう。

表6. 4. 1

視点	特徴	思想	背景
ゾーン	・十文字もしくはT字に広幅員街路が配置されている	・都市の骨格形成 ・防火（防災）	・当時の技術者へのヒアリング、回顧録等により、防火を主目的として市街を大分割していることが明らかになった ・戦災地復興基本方針に、街路網の計画は都市の性格を考えることということが明記されている
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である ・放射型、軸線尊重斜角型などの街路パターンもみられる ・駅前に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 ・水辺の道、プロムナードなどの特殊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 ・特殊街路に対する配慮	
重要施設との関連	・広幅員街路の端部に重要施設（シンボル施設）が位置するように配置されている ・特に駅前には広幅員街路が配置されている場合が多い	・防災 ・視点場の整備 ・焦点の重視 ・街路の主軸化 ・街路のシンボル化 ・重要施設のシンボル性の強化 ・駅の重視	・街路計画標準の中に「重要公共施設の配置計画に即応して広路または広場を設置して都市の防災ならびに美観に資すること」という規定がある
大規模都市公園との関連	・広幅員街路の端部に公園が位置するように配置されている	・焦点の重視 ・緑の尊重 ・防災	・当時の技術者の記述にわざわざ端部に公園を配置し緑のカーテンで視線をとめたという意味のものがある ・防空指導要領の中に防災のため公園は街路に接することという意味の記述がある
横断面構成	・河川・水路を広幅員街路の中に取込む形で一体的に整備している ・歩道幅員が広い ・遊歩道を広幅員街路内に取込んでいる ・側方分離帯を設け緩速車道を設置している ・街路の格によって、様々な横断面構成がとられている	・河川・水路との一体設計 ・防火（防災） ・観光 ・保養 ・歩行者の快適性 ・街路のシンボル化 ・避難空間 ・歩行者空間の確保 ・緑（並木）の重視 ・路上駐車への配慮 ・格を重視した横断面構成の決定	・戦災復興誌の各都市の河川・水路を取込んだ街路の計画の記述の中に防火の他、住民の保養、観光道路などの記述がみられる ・当時の技術者へのヒアリングから親水性や快適な歩行への配慮の存在が明らかとなった ・当時の新聞記事で水路を含む街路を都市のシンボルとして扱っている ・街路計画標準の標準断面でも歩道は全幅の1/2程度を占めている ・施行要領に、広幅員街路では車道は必要最小限とし残りを緑帯にするという規定がある、また緑帯の中の駐車場についても触れている

表6. 4. 1のつづき

視点	特徴	思想	背景
駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> ・ 植栽やロータリーを伴う質の高い整備が行なわれている ・ 駅前広場に幅員の広い(格の高い)街路がとりついている 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前広場の重視 ・ 街の中心性の表現 ・ シンボル性の付与 ・ 焦点の重視 	
交差点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広幅員街路状にロータリー、クランク形状の交差点が設けられることが多い ・ 街角の剪除が行なわれている 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 焦点の重視 ・ 街路のアクセント(分節化を含む) ・ 緑の尊重 ・ アメニティ機能 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通処理的には明らかに不利でる ・ 石川榮耀氏のS16の著書でクランク形状の交差点をターミナルビスタと紹介している ・ 前述の公園とクランク形状の交差点で緑のカーテンをつくっている
アイランド	<ul style="list-style-type: none"> ・ ほとんどのアイランドは植栽が施され、噴水やベンチ等のストリートファニチャーを備えている場合も多い 	<ul style="list-style-type: none"> ・ アメニティ機能(小公園) ・ 街路のアクセント ・ 景観的配慮(植栽) ・ 避難空間 	
電柱		<ul style="list-style-type: none"> ・ 街路景観の繁雑化の回避(電柱の裏側設置) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 区画整理の規定の中に、裏通りを設け、そこに電柱を設置するという規定がある

6. 4. 2 戦災復興計画における街路の計画・設計思想

まず、前提条件として、戦災復興計画は戦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

まず街路パターンについてみていく。

若干の例外はあるものの、ほとんどの戦災復興都市において、交通幹線や目抜き通りを軸線として構成される格子状の街路パターンとなっている。戦災復興誌には碁盤型、放射環状型、帯状型、斜角型或いは之等の組合せによって街路網を計画したとあるが、碁盤型（格子状）以外の街路網は非常に少ない。斜角型にあたるかどうかは明らかではないが、基本的には格子状の街路配置であるが、ななめの軸線が存在するため、傾いた複数の格子状の街路網が組みあわさった形の街路網も数都市でみられる。放射型の街路パターンは数都市でみられる程度であるが、この放射型の街路パターンについても交通処理上のものであり、平面図でみるとやや放射型にみえるということであり、いわゆるブロック都市計画的な、広場などを核として放射型に街路がひかれているというものではないと考えられる。また局所的に駅前のみ放射型の街路配置となっている都市もあるが、この駅前の放射型の街路配置は単に交通処理上の街路パターンというだけではなく、駅及び駅前広場を核とした街路パターンであるといえよう。すなわち、戦災復興計画における街路網構成は基本的には格子状の街路パターンであり、帝都復興計画、相模原軍都計画の流れをくむものであると同時に、京城や哈爾濱の計画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については、まさに帝都復興計画、相模原軍都計画と同様であるといえよう。

次に街路の階層数についてみることにする。

都市によって異なるが、街路計画で決定されていることの多い、交通幹線、目抜き通り、表通り、区画整理における区画割街路として整備されている、裏通り、横丁・路地の5段階の階層がみられることが多い。目抜き通りと表通りが判別しにくい（小さい都市の場合片方だけなど）場合や、また裏通りの存在が明確でないような場合もあるが、中には横丁と路地の判別の可能な都市もある。また、河川・水路を断面内に取込んだ水辺の道や、遊歩道を断面内に取込んだプロムナード的な街路、100m道路に代表されるいわば公園道路の様な、特殊街路も存在している。

特殊な街路の存在を別として考えれば、基本的には帝都復興計画、相模原軍都計画と同様であるといえよう。

b. 都市の分割

十文字、T字の広幅員街路の配置を始めとして、広幅員街路によって市街地が大分割されている。戦災という災害からの復興計画であるから当然としても各都市の計画の中に「防災、防火」という言葉がしばしばみられること、重要施設の防災に配慮していたと考えられる重要施設の前面への広幅員街路の配置、避難場所の役割ももっていたと考えられる公園と広幅員街路の隣接配置など、都市内にオープンスペースをとることによる防火に対する配慮の存在、さらには当時の技術者が直接広幅員街路によって都市を分割することによる都市の防火を述べていることなどから、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戦災復興計画に存在したといえる。この考え方は、帝都復興計画、京城の計画、相模原軍都計画と同様のものである。

c. 都市の顔づくり

広幅員街路はもちろん防火道路としての役割を持っていたわけであるが、日常の使用においては前述したように、交通幹線、目抜き通り、表通り、特殊街路（水辺の道、プロムナード、公園道路）などの格の街路であったと考えられる。特殊街路については観光道路といった性格をも合わせ持っている場合もあった。

基準の中でも重要施設と連係したその前面への広幅員街路の配置がうたわれているが、ほとんどの戦災復興都市において広幅員街路が駅や公共の建築物（県庁、市役所など）の前面に配置されている。その広幅員街路は、駅や公共の建築物で止まりとなっている場合が多く、基本的には交通幹線とは区別して考えられていたと思われ、目抜き通りとして位置付けられていたといえる。

目抜き通りについてはもともと駅をはじめとする象徴性の高いものの前面に配置されていることもあるが、焦点を重視したデザインとなっている。すなわち、この象徴的な建築物や公園などが焦点の位置にくるように配置するということがまずあげられるわけであるが、交差点にロータリー、クランク形式を採用し、視線を止めることによって焦点を重視するような演出のデザインも頻繁にみられる。特に駅前には目抜き通りとしての広幅員街路が必ずといっていいほど配置されており、また駅を中心として放射状に街路が配置されている場合もある。また、駅前には植栽やロータリーを伴う質の高い駅前広場が整備される場合が多い。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、駅と駅前の目抜き通りを一体に設計することによって都市の顔づくりを配慮していたと考えられる。

すなわち、戦災復興計画においても、帝都復興計画、新京、京城、哈爾濱の外地の計画、相模原軍都計画と同様、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。ただし、戦災復興計画における都市の顔づくりは、後述する幹線・目抜き通りの設計とも関連するが、それ以前の計画に比べて様々な形で顔づくりを行っており、その内容は多様化したといえよう。

(2) 幹線・目抜き通り設計

a. 焦点の配慮

戦災復興計画の街路計画標準の中に、「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」という焦点の配慮を示した記述がみられる。

実際の戦災復興都市の計画をみても、目抜き通りについてはもともと駅をはじめとする象徴性の高いものの前面に配置されていることもあるが、焦点を重

視したデザインとなっている。公共施設などの重要施設の前面に広幅員街路が配置され重要施設が街路の焦点に位置していること、城などの歴史的建造物が焦点の位置にくるように広幅員街路の配置を決定していること、駅がちょうど焦点の位置にくるように広幅員街路の配置を決定している場合が多いこと、広幅員街路の端部に公園を位置させ視線を緑で止めるという配慮がなされる場合が多いこと、また交差点にロータリー、クランク形式を採用し視線を止めることによって焦点を重視するような演出のデザインも頻繁にみられることなどから、様々な形で焦点を重視していたことがわかる。

駅を目抜き通りの焦点として扱っていることは、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、帝都復興計画、相模原軍都計画と同様のものといえよう。

重要施設、特に官庁系の建築物を焦点として扱っていることは、ベックマンの官庁集中計画、京城の計画と同様のものと考えられよう。

城をはじめとする歴史的建造物を焦点として扱っている場合もあるが、歴史的建造物を寺社、碑等を含む象徴的建造物のひとつとして考えれば、ベックマンの官庁集中計画（碑）、ロシア時代の哈爾濱の計画（中央寺院）、京城の計画（南大門）と同様であるといえる。

ロータリー交差点の採用による焦点の配慮について、ロータリー交差点を含む街路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、ビスタ・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、ロータリー交差点内に象徴的な建造物が存在していることはほとんどなく、何例か高木が植えられている場合もあるが、ほとんどの場合、植栽がされているのみで、街路上に視点をお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）、相模原軍都計画と同様であると考えられる。

公園を目抜き通りの端部に配置し、視線を緑で閉じるといった形での焦点の配慮、クランク形状の交差点の採用による焦点の配慮は、戦災復興計画以前の計画では筆者が調べた限りにおいてはみられない。

ビスタ・アイストップ景観の演出を考えていたか否かという点について考えると、戦災復興計画においては、その建造物等の位置が完全には焦点の位置にないこと、絞りが並木のみであり弱いことなどから、ビスタ・アイストップ景観を理解し演出していたとまではいえない。この傾向は、帝都復興計画から一貫したものとして存在している。

b. 一体設計、連係設計

戦災復興計画における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、河川・水路を断面の中に取込むといった形での河川・水路との一体設計があげられる。また、駅前広場、橋詰広場については、基準の中に「十分な広場を設けること」という記述もあり、街路の計画と一体に設計されていたといえる。

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としては、広幅員街路の端部に公園を計画し公園の緑によって視線を閉じるという形での公園と互いの位置関係を連係させた連係設計、重要施設（官庁系建築物）、駅、城などの歴史的建造物との連係設計があげられる。

公園との連係設計については、市区改正計画、新京の計画、相模原軍都計画にみられるが、どの様に一体に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。

河川・水路との一体設計については、戦災復興以前での目抜き通りの計画・設計を含む街路計画ではほとんどみられない。ただし、河川・水路を断面の中に取込むといった形での河川・水路との一体設計とほとんど同じ形のが、アメニティ街路の系譜上の東京保健道路でみられる。

橋詰広場との一体設計は帝都復興計画の流れをくむものと考えられる。

駅との関係設計については、帝都復興の流れをくむものであると考えられ、一貫していづれの計画でもみられるものである。駅前広場については戦災復興計画以前の計画では街路計画の一部として捉えており（戦災復興計画においても駅前広場は街路計画の中で位置付けられている）、特に一体設計、関係設計の対象としてはあげていないが、駅との関係設計において必ず駅前広場が計画されており、駅との関係設計と同様一貫したものと考えられよう。

重要施設特に官庁系の建築物との関係設計は新京、京城、哈爾濱の外地の計画でみられるものである。

歴史的建造物を含む象徴的な建造物との関係設計は京城の計画でみられる。

c. 道路敷内の景観設計

街路計画標準の標準断面をみても歩道の幅員はほとんどの場合全幅員の1/2程度となっており、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。

駅前には目抜き通りとしての広幅員街路が必ずといっていいほど配置されており、また駅を中心として放射状に街路が配置されている場合もある。また、駅前には植栽やロータリーを伴う質の高い駅前広場が整備される場合が多い。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。また、焦点の重視とも重なるが、重要施設（象徴的建造物）の前面に広幅員街路を配置したということは、その建造物を見るための視点場を用意したとも考えられよう。

目抜き通りにおいて緩速車線を持った4列植栽の横断面構造が採用されている場合もよくみられるが、この場合でも前述の様に焦点を重視している場合はほとんどであり、緩速車線の設置の必要性から複断面となったのではなく4列植栽をもつ複断面の横断面構成によって目抜き通りの格を表現していたと考えられる。交通幹線についてはそのデザインも機能的なものであったが、その街路が、交通幹線であると同時に表通りの性格も合わせ持っているような場合には緩速車線を持ち、4列植栽の横断面構造となっている場合も多い。

次に、並木による街路景観の演出が指摘できる。前述したように4列の並木が設けられている街路が多く、またそれ以外にも中央分離帯の並木を含む3列並木、通常の歩道端の2列並木など、交通だけを担保しているわけではない広幅員街路には必ずといっていいほど並木が整備されている。緑を重視し、並木による街路景観の演出を図っていたと思われる。また、4、3、2列の並木は、街路を横断方向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。街路の並木、その他の場所における植栽などは、景観上の配慮だけではなく、歩行者など利用者の快適性にも配慮していたものと考えられよう。

交差点では、ロータリー、クランク形式がかなり採用されている。これは前述した焦点の配慮と同時に広幅員街路を軸線方向に分節化し、その冗長性を防いでいたとも理解できる。

また、隅切がなされた交差点も多く、街路を交差点部分でふくらますことによって、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。

広幅員街路上に設けられた、交差点広場的な広場内のアイランドについては、植栽が施されるとともに噴水、ベンチ等を備えている。前述したように、このアイランドは、街路景観のアクセントとなっているわけであるが、交差点内のアイランドも景観に配慮してデザインされていたと言えよう。

交差点広場内のアイランドや駅前広場などには植栽が施され、噴水、ベンチ、交番などが設けられ、小公園的に整備されており、広幅員街路上に小公園を設けるといふ、アメニティにたいする配慮があったものと考えられる。

このように、植栽については、並木だけではなく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。

電柱については実例まではわからないが、区画整理の規定内に敷地の裏側への電柱の配置に関する記述があり、電柱を裏側に配置することによって、街路景観の繁雑化を防ぐという配慮があったものと考えられる。

後述する特殊街路として解釈してもよいが、目抜き通りや表通りクラスの街

路においても、河川・水路や遊歩道をその断面内に取込んだ例が散見される。

特殊街路のうち特に河川・水路と一体に設計された水辺の道については親水性に対する配慮があったものと考えられる。水辺の道以外のプロムナードや公園道路についても歩行者に配慮した余裕ある断面であるとともに、これらの街路の性格を考えても、アメニティに対する配慮があったことは明らかであろう。また、水辺の道やプロムナード、公園道路のように、街路内に、河川・水路や、遊歩道、公園を含む、特殊街路の場合は、機能的にも視覚的にも広幅員街路を横断方向に分割することによって、その空間の冗長性をカバーしていたとも考えられるわけである。

特殊街路については、観光道路という記述もみられ、街路がその都市の観光対象の一つとして考えられていた場合もあったのである。

また、戦災復興街路の計画の記述の中には「保養」という言葉がよくみられ、住民にとっての健康を含むアメニティに対する配慮がうかがえる。

(3) アメニティ街路

前述した水辺の道や遊歩道を含んだプロムナード、公園道路などの特殊街路はアメニティ街路の系譜上に位置付けられる。

しかし、戦災復興計画において注目すべきことは、アメニティ街路が、公園の計画として、もしくは単独のアメニティ街路の計画としてのみ存在したのではないということである。戦災復興都市の街路計画において、目抜き通りクラス、もしくは目抜き通りではないがその都市では骨格をなすような表通りや、シンボリックな街路において、その断面の中に、河川・水路や、遊歩道を含んだ横断面構成が取られている場合がかなり見受けられる。すなわち、戦災復興計画以前のアメニティ街路の系譜でみられた、アメニティに配慮した設計方法が、戦災復興計画において一般の街路の設計に取り入れられたのであるといえよう。

特に、戦災復興計画の最大幅員の100m街路についてはアメニティ街路の系譜上に位置付けられる、新京や哈爾浜の公園道路の影響があったともいえる。しかし、その設計については、新京や哈爾浜の公園道路と同様であるが、中央に広幅員の公園をおいているため1本の街路としては認識されにくいことも考

えられ、もしくは沿道の建築との一体性がないため沿道建築の高さが足りなかったりまたその形態がみすぼらしかったりして、100mもの広幅員に対応しきれず、どうしても冗長なあえていえば締りのない空間となっている場合もある。すなわち、外地の計画における公園道路の経験を経たものの、100mもの広幅員の街路については景観設計という観点にたてば必ずしも満足できるレベルにまではいたらなかったといえよう。

6章の参考・引用文献

- 1) 戦災復興誌、建設省編、1957
- 2) 戦災復興余話、仙台市開発局、1980
- 3) 目で見る復興、まちの今昔、仙台市開発局、1983
- 4) 河合淳、戦災復興街路の計画設計思想に関する研究
東京工業大学卒業論文、1988
- 5) 熊谷市、熊谷戦災復興物語

第7章 街路の計画・設計思想の変遷

7. 1	街路網配置計画の系譜	403
7. 1. 1	都市の秩序づけ	403
7. 1. 2	都市の分割	406
7. 1. 3	都市の顔づくり	409
7. 1. 4	街路の役割分担と景観設計上の課題	413
7. 2	幹線・目抜き通り設計の系譜	417
7. 2. 1	焦点の配慮	417
7. 2. 2	一体設計、連係設計	421
7. 2. 3	道路敷内の景観設計	425
7. 2. 4	課題と幹線、目抜き通り設計	433
7. 3	アメニティ道路の系譜	440

7. 1 街路網配置計画の系譜

7. 1. 1 都市の秩序づけ

都市の秩序づけの系譜は図7. 1. 1に示す様な流れとして整理することができる。

明治初期の銀座煉瓦街の計画においてもみられる格子状の街路パターンは、市区改正計画に受継がれ、帝都復興計画、相模原軍都計画、戦災復興計画へと一貫して受継がれていく。戦災復興計画では、都市数が多いため、放射状の街路パターンの都市も、格子+斜路の街路パターンの都市も数都市みられるが、基本的にはほとんどすべて格子状の街路パターンであったといってもよい。市区改正計画の芳川案は、放射状の街路パターンとしてあるが、交通処理の観点からみれば放射環状型といいいいということであり、いわゆるパリにみられるような複数の交差点広場を幅員街路で結び放射状の街路パターンとするというブロック都市計画の放射状の街路パターンとは意を異にする。

格子状の街路パターンに斜路を加えた、格子+斜路という街路パターンがこの系譜の途中で出現している。我が国の計画ではないが、ロシア時代の哈爾浜の計画でみられ、我が国の計画としてはまず長春の満鉄付属地の計画でみられる。京城の第1次計画でもこの格子+斜路という街路パターンの計画が立案されるが、計画が見直される毎に斜路が姿を消していき、結局は格子状の街路パターンに落ち着いている。京城の計画において、斜路が姿を消していった大きな要因として、市街地の再整備計画ゆえの制約条件の存在があげられようが、必ずしも制約条件のみが斜路の存在を消し、格子状の街路パターンとしたとはいえない。哈爾浜の計画においては既存の街路パターンとして格子+斜路のパターンが存在したわけであり、ロシア時代の計画も十分参考にしたであろうことが考えられ、また新市街地計画であるにもかかわらず、基本的には格子状の街

路パターンとなっているからである。

前述したようなバロック都市計画にみられるような放射状の街路パターンは計画のみに終わったベックマンの官庁集中計画と、外地の新京の計画にみられるのみである。新京の都市計画は満州国の首都計画であり、また新市街地計画であるからこそ、その計画者がかなり力を入れて、かつ思うがままに計画したからこそ、このような放射状の街路パターンが実現したのであるともいえる。しかし、このような放射状の街路パターンが当時の都市計画者の理想であり、それが実現しなかったのは制約条件によるものであるとはいえない。哈爾浜の計画も、相模原軍都計画も新市街地の計画であり、前者は外地であるから、また後者は軍都の整備という大義名分のもと、かなり思うがままに計画できた筈である。しかし、この両者の計画とも、格子状の街路パターンとなっており、放射状の街路パターンは採用されていない。放射状の街路パターンについては、前述したように結局あまり採用されていないわけであるが、駅近傍のみの局所的な放射状の街路パターンは、帝都復興計画、相模原軍都計画においてみられ、戦災復興計画でも若干の都市でみられる。

明治初期から西欧を範として都市の近代化を図ってきたわけであるが、街路網配置による都市の秩序づけという観点からみる限り、バリを始めとするバロック的な都市計画の特徴ともいべき放射状の街路パターンも、格子+斜路の街路パターンもわずかに姿をみせたにとどまり、もしくは駅前のみ細々とその痕跡を残すのみで、結局は我が国古来のものともいえる、格子状の街路パターンが支配的であったといえよう。

街路網配置からみた都市の秩序づけ

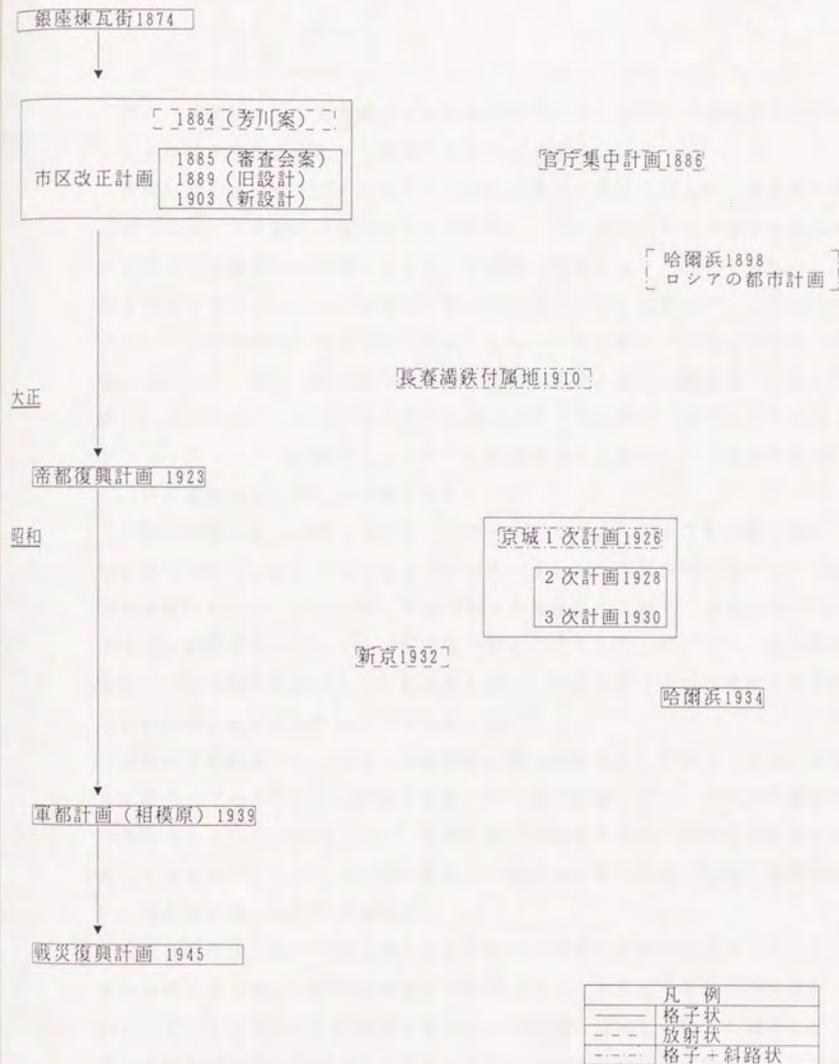


図 7. 1. 1

7. 1. 2 都市の分割

防火（延焼防止）を主目的とした広幅員街路による都市の分割の系譜は図7. 1. 2に示す様な流れとして整理することができる。

明治初期の銀座煉瓦街の計画もその目的に都市の不燃化があり、建築物の煉瓦造化によって不燃化が図られたわけである。しかし、これはあくまで建築物の不燃化による都市の不燃化であり、広幅員の街路によって都市を分割し、延焼を防止することによって都市を不燃化するという考え方は必ずしも明確ではなかった。その後の1881年（明治14年）の東京防火令においては防火路線が定められ、建築物の不燃化により不燃化が図られている銀座通りも防火路線のひとつにあげられている。この東京防火令では都市の分割という考え方となっているか否かは明確ではないが、広幅員の街路に防火という機能を期待した、防火路線という考え方が表われている。

広幅員街路によって都市を分割し、防火を図るという考え方が明確となるのは、関東大震災による火災の被害の経験の大きかった帝都復興計画からである。帝都復興計画においては、南北の昭和通りと東西の大正通り（現靖国通り）を十字に配置することによって都市を分割し、防火を図っている。この広幅員街路の十字型の配置によって都市を分割し、防火を図るという考え方は相模原軍都計画、戦災復興計画へと受け継がれていく。

相模原軍都計画においては、兵器廠前の現市役所通りと国道16号が十字に配置されているが、その計画が軍都であるから防空（防火）が目的の重要な一部を占めているであろうこと、空襲に対する配慮が当時の記述に見受けられることなどから、この十字型の配置には都市を分割し防火（防空）を図るという考え方があったと考えられる。

戦災復興計画においては、戦災による火災の被害の経験が大きかったこと、また各戦災復興都市の街路計画の中で防火ということがその主要目的にあげられていることなどから、広幅員街路によって都市を分割し、防火を図るという考え方の存在は明らかであると考えられる。その広幅員街路の配置については、

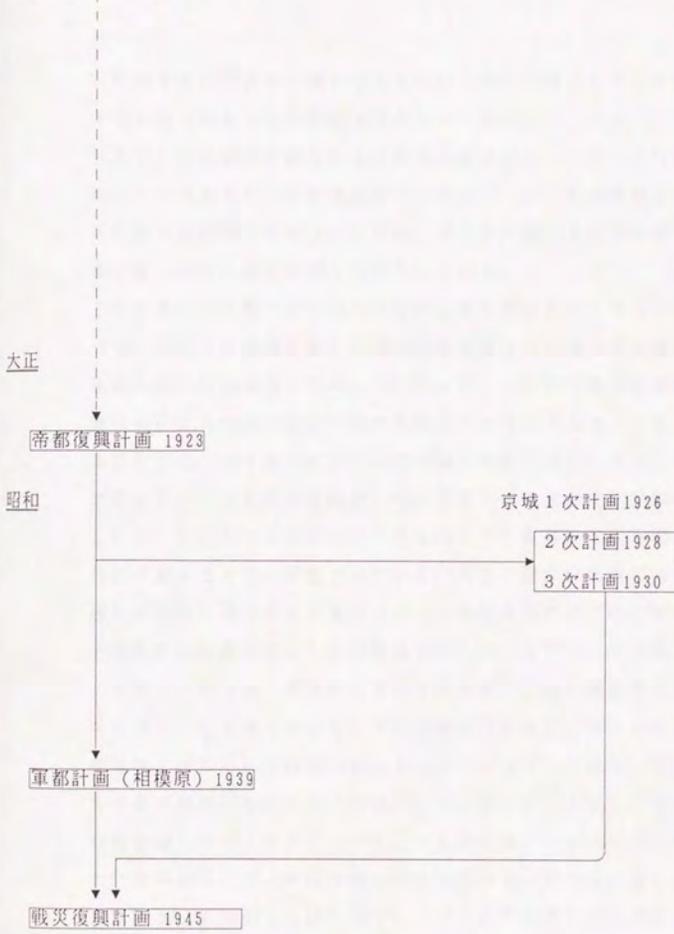
名古屋、熊谷の様に十文字型の配置が明確であるもの、都市の形状によってはT字型となっているもの、十文字、T字とはなっていないが、大分割されている状況が明確なものなど様々な形態が存在している。

外地の計画については、新市街地計画である新京、哈爾浜ではこの考え方の存在は明確ではなく、市街地の再整備計画である京城の計画で防火をその目的のひとつとして持っていると思われるT字型の広幅員街路の配置がみられる。

すなわち、この広幅員街路によって都市を分割し、防火を図るという考え方は帝都復興に端を発し、京城の計画に影響を与え、相模原軍都計画、戦災復興計画へと受け継がれていったと考えられる。

街路網配置からみた都市分割（防火）

〔東京防火令 1881〕



凡 例	
—	十、T文字分割
- - -	防火路線

図 7. 1. 2

7. 1. 3 都市の顔づくり

街路をもって都市の顔をつくるという都市の顔づくりの系譜は図7. 1. 3に示す様な流れとして整理することができる。

まず、その都市の顔となるような目抜き通り、シンボル性の高い街路の存在についてであるが、銀座煉瓦街の計画に始って、戦災復興に至るまで、市区改正計画では明確でなかったもののいずれの計画でも目抜き通り、もしくはシンボル性の高い街路が存在したと考えられる。

それぞれの計画でどのような街路が目抜き通りとして考えられるかについて述べていこう。銀座煉瓦街の計画では銀座通りが建築との一体性を持ったシンボル性の高い目抜き通りであった。ベックマンの官庁集中計画は、駅、碑、国会議事堂などを焦点の位置に持つ街路のみの計画であり、いわば目抜き通りのみの計画であったともいえよう。我が国の計画ではないがロシア時代のハ爾濱の計画においては駅前の車站街、それに直交する大直街が目抜き通りとして考えられる。この2本の交点には中央寺院という象徴的な建造物が両方の街路の焦点に位置するように配置されている。長春の満鉄付属地の計画においては駅前通りが目抜き通りとして考えられる。帝都復興計画では、昭和通りもその幅員や名称から交通幹線としての性格も持っているがシンボル性をも持った街路として考えられるが、東京駅の東西の駅前通り、国会議事堂につながる街路も目抜き通りとして考えられる。また帝都復興においてはこのような広幅員の街路を目抜き通りとして計画しているばかりではなく、従来の目抜き通り（本町通りや銀座通り）を防火用の路線として拡幅することなく、歴史的な文脈を尊重し、目抜き通りとして保存していることも興味深いこととしてあげられよう。新京の計画においては、執政府前の順天大街はシンボル性の高い目抜き通りと考えられるが、新京駅から南に延び、その中に大規模なロータリー交差点（大同広場）を持つ大同大街も目抜き通りのひとつとして考えられよう。京城においては、京城駅から朝鮮総督府に至る街路が目抜き通りであったと考えられる。この街路は、南大門、京城府庁を屈曲点に配置する形で通過しており、それぞれ

の区間で南大門、京城府庁、朝鮮総督府を焦点に持つビスタ・アイストップの連続景観を構成していた。哈爾浜においては、新駅とシビックセンターを結ぶ幅員100mの興満大路が新市街地中央部の新駅に突当るシンボル性の強い目抜き通りであったと考えられる。興満大路の両端、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満大路の焦点に位置するようその配置が決められている。興満大路は、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。相模原軍都計画においては、兵器廠前の市役所前通りが、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、当時の文献に兵器廠を街の象徴としたという記述もみられ、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。また、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。戦災復興計画においては、基準の中でも重要施設と連係したその前面への広幅員街路の配置がうたわれているが、ほとんどの戦災復興都市において広幅員街路が駅や公共の建築物（県庁、市役所など）もしくは城などの歴史的建造物の前面に配置されている。その広幅員街路は、駅や公共の建築物で行止まりとなっている場合が多く、基本的には交通幹線とは区別して考えられていたと思われる、目抜き通りとして位置付けられていたといえる。特に駅前には目抜き通りとしての広幅員街路が必ずといっていいほど配置されている。

このようにみえてくると重要施設等と関連して広幅員街路を配置し、目抜き通りを形成している場合が多いことがわかる。銀座通りでは建築との一体性があるにしろ、特に重要施設等との関連がなく、単にシンボル性を持つ街路は、銀座通りと、昭和通りの2例に過ぎない。この2例以外の目抜き通りはすべて重要施設等と関連しているのである。

特に駅と関連しているものは多く、銀座煉瓦街と新京の計画を除くすべての計画において、駅に関連した、すなわち駅前の目抜き通りが存在しているといえる。

目抜き通りに関連する重要施設として駅についてよくみられるものは官庁系の施設である。官庁系の施設と関連した目抜き通りはベックマンの官庁集中計画にみられ、帝都復興計画、それ以降の新京、京城、哈爾浜の外地の計画、相

模原軍都計画、戦災復興計画のすべてにおいて存在しているといえる。

駅、官庁系の施設以外には、城などの歴史的建造物、寺社、碑などを含む象徴的建造物が目抜き通りと関連する重要施設としてあげられる。これは、ベックマンの官庁集中計画における碑、京城の目抜き通り上の南大門、戦災復興計画における城などの歴史的建造物があたる。

前述したように、銀座通りと昭和通り以外の目抜き通りはすべて重要施設と関連しているわけであるが、その重要施設と目抜き通りとの関係を考えると、少なくとも平面図上ではすべて重要施設がその目抜き通りの焦点の位置に配置されているように見え、重要施設を目抜き通りの焦点として捉えていたかにみえる。焦点の配慮については次節で詳述する。

街路網配置からみた都市の顔づくり

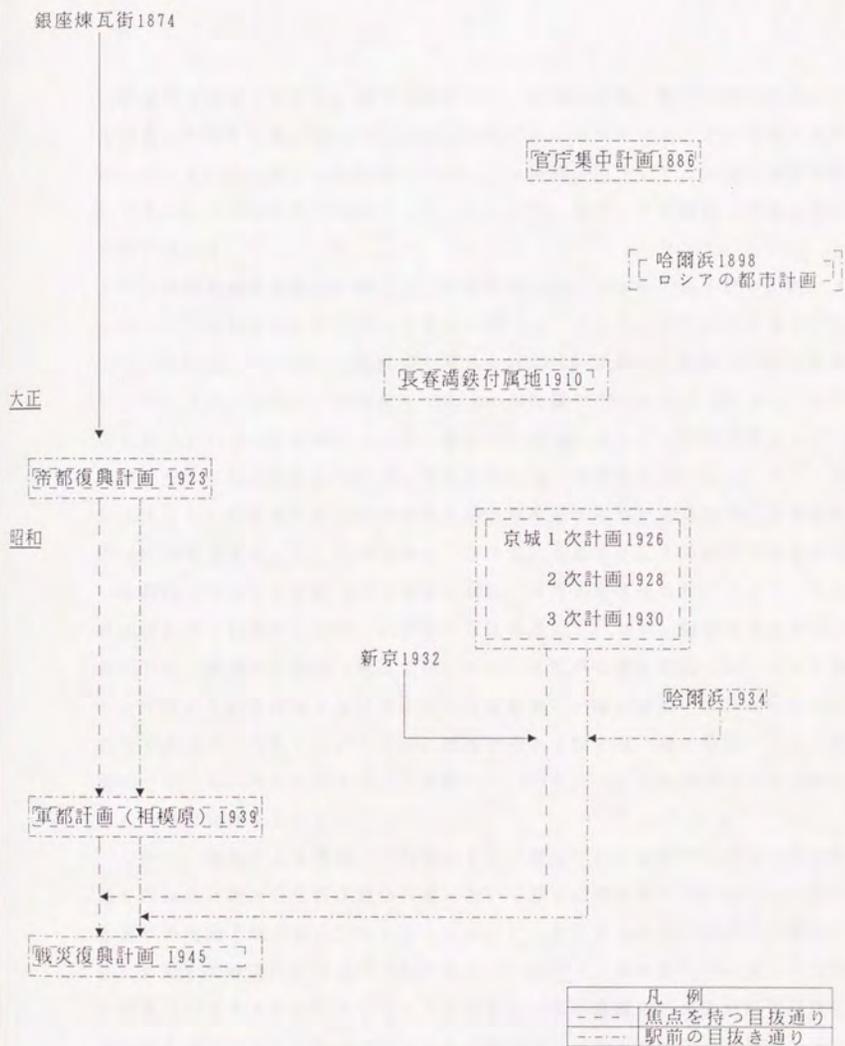


図7. 1. 3

7. 1. 4 街路の役割分担と景観設計上の課題

前項までに述べてきた、都市の秩序づけ、都市の分割、都市の顔づくりの相互関連、すなわちある街路がこの観点の内どれを担っていて、どの様な役割分担となっているのか、また街路がそのような役割を担う上でどの様な課題が生じてきているのかの骨子を図7. 1. 4に示す。以下、その関連と課題について述べていく。

明治初期の銀座煉瓦街計画では、銀座地区においてはその格子状の街路パターンの中で中心を走る銀座通りを目抜き通りとしていた。その目抜き通りとしての「格の違いの表現」は設計でも考えられてはいるが、その地区の中央を通っていること、従来の目抜き通りであった本町通りとつながっていることなども表現されていると考えられる。銀座通りは当時としては交通幹線としての役割も担っていたと考えられる。当然目抜き通りの格を保障するという、「顔の演出」という課題があるわけであるが、銀座通りにおいては勿論街路側の設計（広幅員であること、並木があることなど）もあるが、この場合沿道建築の一体設計ということが最もこの課題に対応する方法であったといえよう。また、銀座煉瓦街では都市の分割という考え方は存在していない。銀座煉瓦街計画においては、建築の不燃化（煉瓦造化）によって都市の防火を図っていたのである。すなわち、銀座煉瓦街計画においては建築と一体に計画・設計が行なわれたのであるから当然とも言えるが、目抜き通りに関する「顔の演出」という課題についても、都市の防火という課題についてもかなり沿道建築による対応が考えられていたのである。

しかし、建築による課題への対応はすぐに姿をけす。銀座煉瓦街と同様に建築も同時に計画された官庁集中計画において既に沿道建築の設計によって目抜き通りの演出「顔の演出」をしようとはしていないのである。同様に、都市の防火に対して建築の不燃化で対応するという姿勢も、東京防火令においては防火路線という考え方に変化している。つまり、その路線の防火性が沿道建築物の不燃化によるものであったとしても（銀座通りは防火路線として指定されて

いる)、街路に都市の防火という役割を担わせ始めたのである。この防火路線の考え方が帝都復興に至って、広幅員街路によって都市を分割し防火を図るといふ都市の分割の考え方になっていくのである。ここに至ってはその路線の防火性についても沿道の建築に頼るのではなく、広幅員であるなどの街路の設計によって保障すべきこととなったわけであり、帝都復興からは都市の防火についても都市の分割という形で街路が果さなければならない役割としておしつけられてしまったのである。

この都市の分割という役割を街路が果すことになったため、街路はその格に応じた幅員をとる場合だけでなく、防火(延焼防止)まで考えた必要以上の広幅員となることも生じ、新たに「冗長空間の処理」という課題が発生したのである。帝都復興計画以降戦災復興計画まではこの状況は変化することなく、街路には「格の違いの表現」、「顔の演出」、「冗長空間の処理」という3つの課題がかせられることとなる。「格の違いの表現」については、その街路の設計レベルでの表現については、いわば「顔の演出」であるといえ、基本的には目抜き通りなど、格の異なる街路をどの様に、またどの様な施設と関連づけて配置するかといった、街路網配置レベルでの課題であると考えられる。一方、「顔の演出」、「冗長空間の処理」は後述する、幹線、目抜き通りの設計における課題であると考えられる。

帝都復興計画においては、昭和通りと大正通りが十文字に配置され、都市の分割という考え方が明確となったのであるが、少なくとも昭和通りについてはシンボリックな要素もあり、ここに「冗長空間の処理」という課題が生じているのである。目抜き通りについては、都市を分割する路線とは使い分けている。その「格の違いの表現」については、従来の目抜き通りをそのまま活かすという歴史的な文脈を尊重した配置、駅前への配置という方法がみられた。

設計レベルでは異なるであろうが、街路網配置レベルで言うところの相模原軍都計画は帝都復興計画とはほぼ同様である。ただし「格の違いの表現」については新市街地計画であるから当然とも言えるが、歴史的な文脈を尊重した配置はみられず、駅前への配置、重要施設(兵器廠)前への配置という方法がみられた。

外地の計画では都市の分割という考え方は京城においてのみみられる。京城では帝都復興計画や相模原郡都計画とは異なり、京城駅から朝鮮総督府に至る

広幅員街路が、都市を分割する街路と、目抜き通りの両方の役割を果たしている。ここに「冗長空間の処理」という課題が生じているのである。「格の違いの表現」については、この広幅員街路は王宮前の街路を延長したものであり、従来の目抜き通りをそのまま活かすという歴史的な文脈を尊重した配置、その王宮の前面に朝鮮総督府を建築したことからは、官庁系の施設前面への配置、京城駅からつながっていることを考えれば駅前への配置という方法がとられたともいえよう。

戦災復興計画では、都市の分割という考え方は明確に存在していると言える。都市を分割する街路と、目抜き通りとは一致している場合が多いが、都市の規模が大きいような場合には使い分けている場合もあり、様々なパターンが存在したといえる。ただし、使い分けている場合の広幅員街路もシンボリックな存在であることが多く、ここに「冗長空間の処理」という課題が生じているのである。特に戦災復興においては、ここまでの我が国の計画でも、また西欧の計画でもほとんどみられない100m街路が計画され、実現されたわけであり、この100mという広幅員に対する「冗長空間の処理」は非常に厳しいものであった。「格の違いの表現」については、重要施設（官庁系の建築）の前面への配置、山嶽等を背景とした配置、駅前への配置、城を始めとする歴史的建造物の前面への配置など、様々な配置による格の表現が行なわれていた。

7. 2 幹線・目抜き通り設計の系譜

7. 2. 1 焦点の配慮

街路の焦点に対する配慮の系譜は図7. 2. 1に示す様な流れとして整理することができる。

都市の顔づくりの項で述べたように、平面図上から読み取れる焦点の配慮については一貫して存在しているといえる。しかし、写真等が本研究の研究過程で発見できず、確認できなかったものは別として、その目抜き通りの構造などから、明らかに焦点の配慮について疑問が生じるものがある。まずその事例について述べていく。

新京の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、焦点であるべき執政府が不可視となる可能性のある焦点の配慮という観点からみると矛盾した横断面構成となっている。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焦点の配慮が存在していたようでもある。しかし、興満大路も順天大街と同様に中央部にも並木があるようであり、矛盾した横断面構成であったようである。すなわち、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。ただし、新京においては目抜き通りに近いと考えられる大同大街において、大規模なロータリー交差点（大同広場）が計画されており、ロータリー交差点については後述するが、大同広場において予想図1枚であり実現していないので明確にはいえないものの、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、大同大街においては、焦点の配慮があったともいえよう。

次に焦点の配慮が存在した場合に着目し、その内容について解説していく。焦点として扱われたものとしては、駅、官庁系の建築物、歴史的建造物、寺社、碑などを含む象徴的建造物、ロータリー構造の交差点、クランク形状の交差点、公園をあげることができる。

駅を目抜き通りの焦点として扱かうことは一貫しており、ベックマンの官庁集中計画、ロシア時代のハル濱の計画、長春の満鉄付属地の計画、帝都復興計画、相模原軍都計画、戦災復興計画でみられ、焦点の配慮がみられる計画の中で駅が焦点として扱われていないのは京城の計画のみである。京城の目抜き通りはもっとも焦点に対する配慮の強い街路といえるが、京城駅から朝鮮総督府への方向性のはっきりした形でのビスタ・アイストップ景観の連続といえるため、その始点である駅に対しては焦点としての配慮が明確でなかったということである。また、新京の計画においても、駅にとりついている街路が必ずしも目抜き通りとは考えられないので、ここではあげてはならないが、駅に対して駅前広場を核とした形で放射状に街路がとりついでおり、その街路が目抜き通りではないにしろ、駅を焦点として取り扱っていたとは考えることができる。

重要施設、特に官庁系の建築物を焦点として扱っている計画としては、ベックマンの官庁集中計画（国会議事堂）、京城の計画（京城府庁、朝鮮総督府）、戦災復興計画（市役所、県庁など）があげられよう。

城をはじめとする歴史的建造物、寺社、碑等を含む象徴的建造物を焦点として扱っている計画としては、ベックマンの官庁集中計画（碑）、ロシア時代のハル濱の計画（中央寺院）、京城の計画（南大門）、戦災復興計画（城など）があげられる。

ロータリー交差点の採用による焦点の配慮について考えてみる。平面図上で広幅員街路上にロータリー交差点が計画されているのみで、ロータリー交差点内の構造物が明確でない、もしくは街路上の視点からの状況が明確でない場合でも、ロータリー交差点を含む街路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、ビスタ・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、平面図上で写し取ったのみであるともいえようが、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、ロータリー交差点内に象徴的な物が存在していることはほとんどなく、戦災復興計画では何例か高木が植えられている場合もあるが、ほとんどの場合、植栽がされているのみで、街路上に視点をお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。少なくとも平面図上では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）、相模原軍都計画、戦災復興計画があげられる。

公園を目抜き通りの端部に配置し、視線を緑で閉じるといった形での焦点の配慮、クランク形状の交差点の採用による焦点の配慮は、戦災復興計画で初めて現われたと考えられ、それ以前の計画では筆者が調べた限りにおいてはみられない。

ビスタ・アイストップ景観の演出を考えていたか否かという点について考えると、その建造物等の位置が完全には焦点の位置にないこと、建築との一体性がないため、絞りがたかだか並木のみであり弱いこと（建築との一体性があり、絞りが強いのは焦点の配慮のみられない銀座通りのみであった）などから、ビスタ・アイストップ景観を理解し演出していたとまではいえない。

幹線目抜き通りの設計 焦点の配慮

銀座煉瓦街1874

市区改正計画 1889

官庁集中計画1886

〔 哈爾浜1898
ロシアの都市計画 〕

大正

〔長春溝鉄付風地1910〕

帝都復興計画〔1923〕

昭和

京城1次計画1926
2次計画1928
3次計画1930

〔新京1932〕

哈爾浜1934

軍都計画〔相模原〕1938

戦災復興計画 1945

凡例	
——	官庁系建築物
- - -	駅
----	象徴的建造物
~~~~~	交差点

図7.2.1

## 7. 2. 2 一体設計、連係設計

一体設計、連係設計の系譜は図7. 2. 2に示す様な流れとして整理することができる。

他の施設等と一体的に街路を設計した一体設計の対象としては、沿道の建築、公園、橋、橋詰広場、河川・水路があげられる。ここでの一体設計とは、街路景観として、もしくは街路空間としての一体性が保障されるような設計のことをさす。

建築との一体設計については、銀座煉瓦街でみられるのみである。新京や哈爾濱の都市計画においても新市街地の計画であり、建築も同時に設計されているが、銀座煉瓦街の様に街路景観としての一体性を保障するものではなく、むしろ街路の焦点の位置に配置するといったものであり、一体設計というよりは後述する重要施設等との連係設計と同様のものと捉えることが妥当である。

橋を街路空間の中で橋の位置を明示するとともに街路景観にアクセントを与えるという形で街路と一体設計した橋との一体設計については、本研究で明らかになった限りでは帝都復興にのみみられるものであった。

橋詰広場を街路空間に取込み一体のものとして設計するという橋詰広場との一体設計については、帝都復興計画で初めて橋詰広場が街路の設計基準のなかで規定されたのであり、帝都復興計画から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。戦災復興計画でも基準の中に橋詰には十分な広場を設けることとあり、帝都復興と同様街路と一体の設計が行なわれていたと考えられる。

河川・水路との一体設計については、戦災復興以前での目抜き通りの計画・設計を含む街路計画ではほとんどみられない。ただし、河川・水路を断面の中に取込むといった形での河川・水路との一体設計とほとんど同じ形のものが、アメニティ街路の系譜上の東京保健道路でみられる。

公園との一体設計としては、ベックマンの官庁集中計画、新京の計画のみとし、公園との関連のみみられる残りの計画については連係設計としている。連係

設計については後述する。ベックマンの官庁集中計画における中央大通りでは、沿道の公園との境界が明確でなく、2列の並木は街路側であるが、もう2列の並木は公園側のものであり、また街路の歩道部分についても公園側と一体になった部分に存在しているようである。まさに公園との一体設計といえよう。また、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。

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の対象としては、公園、駅、官庁系の建築物、歴史的建造物、寺社、碑などを含む象徴的建造物、があげられる。この連係設計とは必ずしも街路景観、街路空間としては一体ではないが連係をとって設計していることをさし、その連係性については、大別して、①他の施設と街路がその位置を関連づけて決めているもの、これには他の施設が街路の焦点の位置にくるような配置をとっているものや、広幅員街路の端部にもしくは隣接させて他の施設を配置しているものなどがある、②街路がその隣接する施設の特性に配慮してその構造を決めているもの、③他の施設が街路との関係でその構造等を決めているものの3種類がある。

公園との連係設計については、ベックマンの官庁集中計画、市区改正計画、相模原軍都計画、戦災復興計画にみられる。ベックマンの官庁集中計画における公園との連係設計とは街路の端部に公園（芝の離宮）が位置するようにその配置を決めたものであり、前述の類型でいえば①の端部への配置にあたる。市区改正計画における公園との連係設計とは日比谷公園を取囲む街路が特に幅員24間とされ、車馬道が12間、両側に6間ずつの歩道を持ち、歩道には2列の植樹がなされ、公園にその美観が添えられるように設計されたことであり、前述の類型でいえば②にあたる。相模原軍都計画においては、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であり、前述の類型でいえば①の隣接した配置にあたる。戦災復興計画では広幅員街路の端部に公園を計画し公園の緑によって視線を閉じるという形での公園との連係設計であり、前述の類型でいえば①の焦点の位置への配置もしくは

は端部への配置にあたる。このようにいづれの計画においても、どの様に一体に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よう。

駅との連係設計については、街路の焦点の位置に駅がくるように配置しているというものであり、前述の類型でいえば①にあたる。帝都復興計画、相模原軍都計画の流れをくむものであると考えられ、銀座煉瓦街計画、市区改正計画を除けば一貫していづれの計画でもみられるものである。駅前広場については戦災復興計画以前の計画では街路計画の一部として捉えており（戦災復興計画においても駅前広場は街路計画の中で位置付けられている）、特に一体設計、連係設計の対象としてはあげていないが、駅との連係設計において必ず駅前広場が計画されており（帝都復興計画では明かではない）、駅との連係設計と同様一貫したものと考えられよう。

連係設計について全体を概観すると、前述の分類の②③にあたるものはわずかであり、①の他の施設と街路がその位置を関連づけて決めているものがほとんどである。

重要施設特に官庁系の建築物との連係設計は街路の端部に官庁系の建築物を配置するというものであるが、新京（執政府）、京城（朝鮮総督府、京城府庁）、哈爾濱（市公署など）の外地の計画、戦災復興計画（県庁、市役所など）でみられるものであり、前述の類型でいえば①の端部への配置にあたる。

歴史的建造物を含む象徴的建造物との連係設計は官庁系の建築物の場合と同様街路の端部に歴史的建造物を含む象徴的建造物を配置するというものであり京城の計画（南大門）、戦災復興計画（城など）でみられ、前述の類型でいえば①の端部への配置にあたる。

この一体設計、連係設計については、沿道建築との一体設計は、銀座煉瓦街のみで消え去り、また公園との一体設計、橋との一体設計もわずかに姿をみせたのみで姿を消すことになるが、それ以外の、橋詰広場、河川・水路との一体設計、公園、駅、官庁系の建築物、歴史的建造物、寺社、碑などを含む象徴的建造物との連係設計は、この系譜上の途中で現われたにしろ、戦災復興で初めて現われたにしろ、いずれも戦災復興に受け継がれたといえるのである。

幹線目抜き通りの設計 一体設計、連係設計

銀座煉瓦街 1874

a. 建築物

市区改正計画 1888

b. 公園（白比谷公園）

官庁集中計画 1886

a. 公園  
b. 建築物、駅、  
水路（堀）、公園

ハ爾濱 1898

ロシアの都市計画

長春滿鉄付属地 1910

b. 駅

大正

帝都復興計画 1923

a. 橋、橋詰広場  
b. 駅

昭和

京城1次計画 1926

2次計画 1928

3次計画 1930

新京 1932

a. 公園  
b. 駅、建築物

b. 駅、官庁系建築物、  
歴史的建造物

ハ爾濱 1934

b. 駅、建築物

軍都計画（相模原） 1938

b. 公園、駅

戦災復興計画 1945

a. 河川・水路、橋詰広場  
b. 駅、重要施設（官庁系建築物）  
城などの歴史的建造物

凡例

———	一体設計 (a)
---	連係設計 (b)

図 7. 2. 2

### 7. 2. 3 道路敷内の景観設計

街路の道路敷内での設計において景観に配慮した設計の系譜は図7. 2. 3（横断面構成）、図7. 2. 4（街路の要所）に示す様な流れとして整理することができる。

ここでは横断面構成に係わる設計、街路の要所に係わる設計、ディテールの設計に区分して述べていくこととする。

#### (1)横断面構成

##### ①街路の格による総幅員や横断面構成の決定

帝都復興計画では、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。

相模原軍都計画では、市役所前通り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」ことが明らかになった。

戦災復興計画では、街路計画標準の標準断面をみると歩道の幅員はほとんどの場合全幅員の1/2程度となっており、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。

街路の総幅員や横断面構成を決定するにあたって、積み上げだけでなく街路の格を考慮して決定するという考え方が、帝都復興計画、相模原軍都計画、戦災復興計画に存在したと考えられる。

##### ②複断面構成

帝都復興計画において、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。

新京の計画において、45m幅員の大同大街は4列並木と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。

相模原軍都計画において、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。

戦災復興計画では、目抜き通りにおいて緩速車線を持った4列植栽の横断面構造が採用されている場合もよくみられるが、焦点を重視している場合がほとんどであり、緩速車線の設置の必要性から複断面となったのではなく4列植栽をもつ複断面の横断面構成によって目抜き通りの格を表現していたと考えられる。交通幹線についてはそのデザインも機能的なものであったが、その街路が、交通幹線であると同時に表通りの性格もあわせ持っているような場合には緩速車線を持ち、4列植栽の横断面構造となっている場合も多い。

目抜き通りや表通りの性格もあわせもった幹線において、緩速車道をもつ複断面構成の横断面構成がとられ、その街路の格を表現するという設計方法については、帝都復興計画、相模原軍都計画、戦災復興計画と受継がれていると考えられるが、外地における新京の計画でもみられる方法である。

### ③街路並木

帝都復興計画においては、幹線街路（幅員22m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ずれも(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。

新京の計画では、幅員60mの順天大街では中央に公園ともいべき豊富な植樹をもつ植樹帯があるが、それ以外の街路においても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。

哈爾濱の計画では、100m以上の広幅員街路は街路施設園道路と名付けられた公園道路として計画され、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おり、いわゆる並木とは異なるが幅員の広い連続した植樹帯によって、街路景観の演出を図っていたと考えられる。

相模原軍都計画において、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。

戦災復興計画では、明らかに並木による街路景観の演出が指摘できる。前述したように4列の並木が設けられている街路が多く、またそれ以外にも中央分離帯の並木を含む3列並木、通常の歩道端の2列並木など、交通だけを担保しているわけではない広幅員街路には必ずといっていいほど並木が整備されている。緑を重視し、並木による街路景観の演出を図っていたと思われる。

街路の並木による景観の演出、勿論並木は景観上の配慮だけではなく、歩行者など利用者の快適性にも配慮していたものと考えられるが、帝都復興計画、相模原軍都計画、戦災復興計画と一貫してみられるものであり、外地の計画の新京の計画、哈爾濱の計画でも同様の並木の存在が見受けられる。

#### ④遊歩道の横断面内への取込み

新京の計画における順天大街では遊歩道を中央に設けており、歩行者空間を重視していたことがわかる。

哈爾浜の計画では、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。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。通道街では騎馬道もその断面に含んでいる。

戦災復興計画では遊歩道をその断面内に取込んだ街路が見受けられる。

街路の断面の中に遊歩道や乗馬道を取り込むという、アメニティに配慮した設計方法は、アメニティ街路の設計にみられる方法である。外地計画における新京の計画、哈爾浜の計画においてはかなり広幅員の街路（それぞれ60mと100m以上）で公園道路的に設計されたのであるが、戦災復興計画では36mクラスの一般的な広幅員街路でこの方法が見受けられるようになるのである。

#### ⑤ 河川・水路の横断面内への取込み

戦災復興計画では、河川・水路を断面内に取り込み、一体に設計された街路がかなり見受けられる。この河川・水路の横断面内への取込みという設計方法は戦災復興以前での目抜き通りの計画・設計を含む街路計画ではほとんどみられない。ただし、河川・水路を断面の中に取込むといった形での河川・水路との一体設計とほとんど同じ形のもので、アメニティ街路の系譜上の東京保健道路でみられる。

### (2) 街路の要所

#### ① 交差点形式（ロータリー形式、クランク形状の採用）

ロータリー形式の交差点の採用は、外地の計画の新京の計画、京城の計画、相模原軍都計画、戦災復興計画でみられる。また、長春の満鉄付属地の計画、ロシア時代の哈爾浜の計画、さらにはベックマンの官庁集中計画でもみられるものである。戦災復興計画ではロータリー形式以外にクランク形状の交差点も見受けられる。

ロータリー、クランク形式の交差点の採用という設計方法は、前述した焦点の

配慮と同時に広幅員街路を軸線方向に分節化し、その冗長性を防いでいたとも理解できる。

#### ②交差点における隅切

交差点における隅切は帝都復興計画、戦災復興計画においてみられる。

交差点における隅切は、街路を交差点部分でふくらますことによって、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と考えられる。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。

#### ③交差点内のアイランドの公園化

交差点内のアイランド等に植栽を施すとともに、ストリートファニチャー類を設置し、小公園的に整備するという方法は、帝都復興計画、新京の計画、京城の計画、戦災復興計画でみられる設計方法である。この方法は街路景観にアクセントを与えるとともに、アメニティにたいして配慮していると考えられる。

#### ④駅前広場

駅との連係設計がみられる場合には必ず駅前広場が計画されており（帝都復興計画では明かではない）、駅との連係設計と同様一貫したものと考えられる。

すなわち、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、新京の計画、哈爾濱の計画、相模原軍都計画、戦災復興計画のすべてでみられるものである。

駅前には目抜き通りとしての広幅員街路が必ずといっていいほど配置されており、また駅を中心として放射状に街路が配置されている場合もある。また、駅前広場は植栽やロータリーを伴う質の高い整備がなされる場合も多い。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。

#### ⑤橋梁部のデザイン（橋詰広場を含む）

帝都復興計画において、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、橋をデザインの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。橋をみる視点を整備するという考えがあったものと言えよう。

橋詰広場については前述したように戦災復興でも基準の記述の中でもその整備がうたわれており、整備されていたものと考えられるが、橋そのものについては明確ではなく、特徴的な橋梁部のデザインという方法は本研究で調べた限りでは帝都復興計画特有のものであるといえよう。

### (3) ディテール

帝都復興計画においては、路上工作物について、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。

戦災復興計画においては、電柱については実例まではわからないが、区画整理の規定内に敷地の裏側への電柱の配置に関する記述があり、電柱を裏側に配置することによって、街路景観の繁雑化を防ぐという配慮があったものと考えられる。

その他の計画についてはこのような付属物等に関する設計までは明らかとならなかった。

幹線目抜き通りの設計 道路敷内の景観設計（横断面構成）

銀座煉瓦街 1874

市区改正計画 1889

官庁集中計画 1888

哈爾浜 1898  
ロシアの都市計画

長春滿鉄付屬地 1910

大正

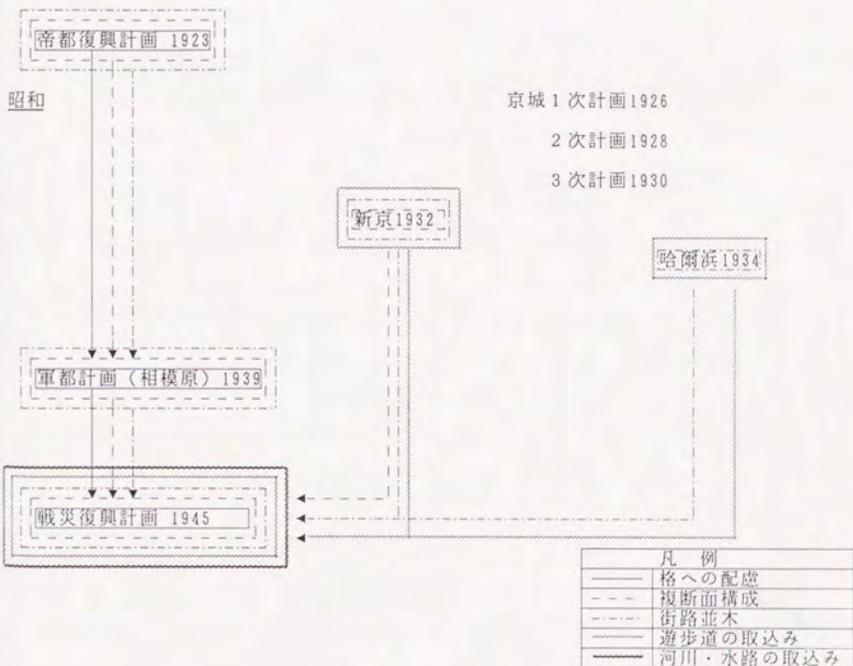


図 7. 2. 3

幹線目抜き通りの設計 道路敷内の景観設計（街路の要所）

銀座煉瓦街 1874

市区改正計画 1889

官庁集中計画1886

哈爾濱1898  
ロシアの都市計画

長春滿鉄付属地1910

大正

帝都復興計画 1923

昭和

京城1次計画1926

2次計画1928

3次計画1930

新京1932

哈爾濱 1934

軍都計画（相模原）1939

戦災復興計画 1945

凡例

——	ロ-タ-、クランク形式
———	交差点の隅切
----	アイランド公園
---	駅前広場
———	橋梁部のデザイン

図7. 2. 4

#### 7. 2. 4 課題と幹線、目抜き通り設計

前項までは、街路の構造別にその設計について述べてきた。この項では前節で述べた課題、「顔の演出」、「冗長空間の処理」別に、その課題に対応するためにどのような設計が行なわれていたかを整理して述べていく。

##### (1) 顔の演出に対応する幹線、目抜き通りの設計

まず、顔の演出に対応する設計手法について述べていく。

焦点の配慮は、もちろん顔の演出に対応する設計手法であると考えられる。焦点の配慮については、その焦点に位置するものの前面に目抜き通り、幹線を配置するという街路網レベルの「格の違いの表現」と関連するものであるが、「格の違いの表現」とは考えられないロータリー、クランク形状の交差点の採用による焦点の配慮があげられる。この焦点に存在するものとしては人工的な建造物のみではなく、城や、山嶽（これは我が国古来の山当てと関連しているものと思われる）など、欧米ではあまりアイストップとして扱われないものも見られる。ロータリー交差点の中央のアイランド上、クランク形状の交差点の街路の突き当りの部分に建築物などのなんらかの象徴的なものが存在すればこれはまさに焦点の配慮であるが、なんら見当らないことも多い。しかし、ロータリー交差点ではその中央のアイランド上に豊富な植栽をする、またクランク形状の交差点ではその街路の突き当りの部分に公園等を配置するなどの、ロータリー、クランク形状の交差点と併用されている設計を併せて考えれば、街路の焦点に豊富な緑を配置する、すなわち緑をアイストップとした設計手法であると考えられ、これは欧米にもあまり見られない設計手法である。

一体設計、連係設計について、連係設計は他の施設と街路がその位置を関連づけて決めているものがほとんどであり、前述の焦点の配慮と記述が重なるため、この項では特徴的なもの意外は述べない。一体設計については、いずれも意味は異なるが街路の格を表わしていると考えられ、顔の演出に対応する設計

手法であると考えられる。

道路敷内の景観設計のうち、横断面構成に係わる設計手法についてはその全部が顔の演出に対応する設計手法であるといえる。街路の格による総幅員や横断面構成の決定はそもそも格による設計であるから当然といえよう。緩速車道をもつ複断面の横断面構成については、4列並木をもつ場合が殆どであり、その横断面構成のバランスからいっても格の高い構成であり、顔の演出に対応する設計手法と考えられるが、また、交通処理の機能ももっている構造であり、交通処理と顔の演出をかねた設計としては最高のものの一つであろう。街路並木については当然といえよう。遊歩道の取込み、河川・水路の取込みについては後述するアメニティ街路の系譜から生じた設計手法と考えられるが、都市の中でアメニティ性の高い特徴的な街路と位置付けられるわけであり、これも顔の演出に対応する手法といつてよからう。

要所の設計に係わる設計手法については、ロータリー、クランク型式の交差点、交差点の隅切、駅前広場があげられる。ロータリー、クランク型式の交差点については焦点の配慮の意味を含むもののみである。交差点の隅切部の角地の建築はその前面に、人が滞留しその建築を直視する可能性の高いひきのとれる比較的広い空間をもつことになり、おのずから交差点側に正面性の高い構造をとりやすい。すなわち、特に直接建築に要請をしているわけではないが、隅切という街路の形態が建築に対して無言のかつかなり有効な要請をしていると考えられる。このことを考えれば、交差点の隅切はまさに間接的ではあるが顔の演出に対応した設計であるといえよう。の意味を考えれば顔の演出と考えられる。また、すべての交差点が隅切されているわけではなく、この様に街路の（都市の）顔となるような交差点をもつ街路はその都市の目抜き通りともいえ、その意味でも交差点の隅切は顔の演出に対応した設計であるといえよう。駅前広場は駅前の目抜き通りと呼応した、駅を都市の中心として考えるデザインであり、顔の演出に対応した設計であるといえよう。

次に、これらの設計手法が我が国の街路の景観設計史の中でどのように変化したかについて述べる。

銀座通りでは、沿道建築との一体設計、街路並木、交差点隅切がみられる。顔の演出にとって最も強力である沿道建築との一体設計は、この後丸の内の一

丁ロンドンなどの計画で若干見られるものの姿を消してしまう。この我が国で唯一ともいっていい沿道建築との一体設計が行なわれた銀座通りでは惜しいことに焦点の配慮は見られなかった。

官庁集中計画では、街路並木、駅前広場、焦点の配慮（官庁系建築物、駅、象徴的建造物（碑））がみられた。また、この計画で見られる公園との一体設計は、四列の並木のうち2列の並木は街路側でもう2列の並木は公園側で整備し、また街路の歩道部分についても公園側と一体としたものであり、明治神宮関連街路のうち、絵画館前の並木道路と同様の手法であるが、これもまさに顔の演出に対応した設計手法といえよう。

帝都復興計画では、格による総幅員や横断面構成の決定、緩速車道をもつ複断面構成、街路並木、交差点の隅切、橋詰広場、焦点の配慮（駅）があげられる。じつに様々な手法が見られるが、他に頼らない、特に建築に頼らない、街路のみによる顔の演出であったことがよくわかるといえよう。

新京の計画では、緩速車道をもつ複断面構成、街路並木、駅前広場、焦点の配慮（駅）、公園道路（遊歩道の取込み）がみられる。公園道路については、アメニティ街路の系譜からの影響といえると共に、後の戦災復興計画の100m道路にも影響を与えていたと考えられるが、顔の演出を考えていたとしても広幅員に過ぎ、必ずしもうまくいっていなかったといえる。また、新京の計画は、新市街地の計画であり、建築に対しても要請のできる自由な立場であったにもかかわらず、建築に頼った顔の演出は見られない。帝都復興からの悪影響とでもいえようか。

京城の計画でみられるのは、焦点の配慮（官庁系建築物、象徴的建造物（南大門））のみであるが、この顔の演出の見られる京城駅から朝鮮総督府への街路はまさに京城の目抜き通りであった。

哈爾浜の計画では、街路並木、公園道路（遊歩道の取込み）がみられた。公園道路については、新京と同様である。

相模原軍都計画では、街路の格による総幅員や横断面構成の決定、緩速車道をもつ複断面構成、街路並木、駅前広場、焦点の配慮（駅、ロータリー交差点）があげられる。ほとんど帝都復興計画と同様である。相模原軍都計画もまた新京と同様、新市街地の計画であり、日本であるから建築に対して要請は難しい

とあきらめていたのであろうか、建築に頼った顔の演出は見られない。まさに帝都復興から流れといえよう。

戦災復興計画では、街路の格による総幅員や横断面構成の決定、緩速車道をもつ複断面構成、街路並木、交差点の隅切、駅前広場、河川・水路の取込み、遊歩道の取込みがみられる。戦災復興以前の設計手法をほとんど受継いだものであり集大成であったといえよう。河川・水路の取込み、遊歩道の取込みはアメニティ街路の系譜からの影響といえ、特に河川・水路の取込みは戦災復興計画で初めて見られるものであるとともに、西欧にも見られないユニークなものであるといえる。

## (2) 冗長空間の処理に対応する幹線、目抜き通りの設計

まず、冗長空間の処理に対応する設計について述べる。

焦点に配慮した場合、そこで視線がとまるわけであり、軸線方向の分割がなされているという意味で冗長空間の処理に対応する設計であったといえよう。

一体設計、連係設計について、顔の演出に対応した設計と同様、連係設計については焦点の配慮と重なるためにここでは述べないが、一体設計については、冗長空間の処理に対応する設計はみられない。

道路敷内の景観設計のうち、横断面構成に係わる設計手法については、街路の格による総幅員や横断面構成の決定以外は、冗長空間の処理に対応する設計手法であるといえる。緩速車道をもつ複断面構成、街路並木については、街路を視覚的に横断方向に分割し、空間の冗長性を処理していると考えられる。河川・水路の取込み、遊歩道の取込みについては、アメニティ街路の系譜からの影響を受けた設計手法であるが、それらを街路の断面内に取込むことによって、アメニティ性を高めるとともに、幅員の広さも確保し、防火の機能も果たせることになる。前もって冗長性の少ない形で広幅員街路としているわけであり、直接的ではないが冗長空間の処理に対応する設計手法といえよう。

街路の要所に係わる設計手法については、駅前広場以外は、冗長空間の処理に対応する設計手法といえる。ロータリー、クランク型式の交差点、アイランドの公園化については、街路を軸線方向に分節化しているわけであり、冗長空

間の処理に対応する設計手法といえる。また、交差点の隅切、橋梁部の特徴的デザインについては、街路景観にアクセントを与えているわけであり、分節化に近いものとして考えられ、やはり冗長空間の処理に対応する設計手法と考えられる。

次に、これらの設計手法が我が国の街路の景観設計史の中でどのように変化したかについて述べる。

銀座煉瓦街と官庁集中計画については、もともと、幅員に防火の役割があったわけではなく、街路の格に対して必要以上の幅員があったわけではないので、始めから冗長空間ではなかったといえよう。

帝都復興計画では、緩速車道をもつ複断面構成、街路並木、橋梁部のデザイン、交差点の隅切、アイランド公園、焦点の配慮がみられる。アメニティ街路の系譜からの影響と考えられる、遊歩道の取込み、河川・水路の取込みこそみられないものの、後にみられるほとんどすべての設計手法がみられ、帝都復興計画で街路に与えられた、防火による広幅員街路の冗長性が如何に大きく、またそれに対して如何に様々な形で配慮していたかということが伺える。

新京の計画では、緩速車道をもつ複断面構成、街路並木、遊歩道の取込み（公園道路）、ロータリー形状の交差点、アイランド公園があげられる。

哈爾浜の計画では、街路並木、遊歩道の取込み（公園道路）があげられる。

新京、哈爾浜においては、都市の分割という街路の役割は明確でなく、必要以上に広幅員である必要はなかったのであるが壮大な計画であったためか、非常に広幅員の街路がみられ、そのため哈爾浜では数が少ないものの冗長空間の処理に対応する設計手法がみられたのでと考えられる。しかし、100m道路にも影響を与えたと考えられる公園道路においては、遊歩道の取込みや、街路並木などの設計手法を用いているが必ずしもうまくいっていない。また前述したように建築にも期待できたわけであるが、建築による冗長空間の処理に対応する設計はみられない。

京城の計画では、ロータリー形状の交差点、アイランド公園、焦点の配慮がみられる。しかし、京城駅から朝鮮総督府に至る目抜き通りについては焦点をもつ立派な目抜き通りではあるが、やや冗長となっていることは否めない。

相模原軍都計画では、ロータリー形状の交差点、緩速車道をもつ複断面構成、

街路並木があげられる。都市規模が、帝都復興計画に比べて小さく、都市を分割する街路も、シンボル性をもつ兵器廠前の街路、交通幹線の国道16号の2本のため、冗長空間の処理に対応する設計手法の種類も少ないものと考えられる。但し、基本的には帝都復興計画と同様であるといえよう。

戦災復興計画では、緩速車道をもつ複断面構成、街路並木、ロータリー、クランク形式の交差点、交差点の隅切、アイランド公園、河川・水路の取込み、遊歩道の取込みがあげられる。戦災復興以前の設計手法をほとんど継いだものであり集大成であったといえよう。戦災復興計画においても帝都復興計画と同様、防火による広幅員街路の冗長性が如何に大きく、またそれに対して如何に様々な形で配慮していたかということが伺える。しかし、100m道路については、内部を公園化して、遊歩道の取込みや、街路並木などの設計手法を用いているが、新京、哈爾浜の公園道路と同様必ずしもうまくいっていない。

### (3)まとめ

戦災復興計画は設計技術としては顔づくり、冗長空間の処理の相方ともそれまでの技術を引継いだ集大成であった。

帝都復興計画において明確となった条件が建築への期待を失ったということであることが、最大の問題点であったと考えられる。

その条件から都市を分割する広幅員道路における冗長空間の処理という課題が生じたわけである。その冗長空間の処理については様々な設計手法で対応されたものの、戦災復興における100m街路（都市を分割するとともに、顔でもある）についてはうまくその冗長さを処理できなかった。

建築への期待を失ったこと、すなわち建築の街路設計への不参加（沿道の建築としても、アイストップとしての建築としても）は街路の景観設計にとって致命的な欠点として存在したのである。

戦災復興計画以降、これらの限界が解消されるべく、これらの課題に対応する街路の景観設計手法は発展していく可能性はあったと考えられよう。しかし、この発展が期待される時期と、戦後のモータリゼーションの時期が重なってしまったため、街路の整備の目的は主として自動車交通の処理となってしまう、

それらの景観設計手法がうみだされる前提条件である、街路は都市の秩序づけ、都市の分割、都市の顔づくりという観点がなくなってしまうと考えられるのである。

### 7. 3 アメニティ道路の系譜

アメニティ街路の系譜は系譜は図7. 3. 1に示す様な流れとして整理することができる。

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。

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。

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、哈爾濱の公園道路とは、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。

戦災復興計画における、水辺の道や河川・水路を断面内に取り込んだ街路、遊歩道を含んだプロムナード、公園道路などの特殊街路はアメニティ街路の系譜上に位置付けられる。

しかし、戦災復興計画において注目すべきことは、アメニティ街路が、公園の計画として、もしくは単独のアメニティ街路の計画としてのみ存在したのではないということである。戦災復興都市の街路計画において、目抜き通りクラス、もしくは目抜き通りではないがその都市では骨格をなすような表通りや、シンボリックな街路において、その断面の中に、河川・水路や、遊歩道を含んだ横断面構成が取られている場合がかなり見受けられる。すなわち、戦災復興計画以前のアメニティ街路の系譜でみられた、アメニティに配慮した設計方法が、戦災復興計画において一般の街路の設計に取入れられたのであるといえよう。

特に、戦災復興計画の最大幅員の100m街路についてはアメニティ街路の系譜上に位置付けられる、新京や哈爾濱の公園道路の影響があったともいえる。しかし、その設計については、新京や哈爾濱の公園道路と同様であるが、中央に広幅員の公園をおいているため1本の街路としては認識されにくいことも考えられ、もしくは沿道の建築との一体性がないため沿道建築の高さが足りなか

ったりまたその形態がみすぼらしくったりして、100mもの広幅員に対応しきれず、どうしても冗長なあえていえば締りのない空間となっている場合もある。すなわち、外地の計画における公園道路の経験を経たものの、100mもの広幅員の街路については景観設計という観点にたてば必ずしも満足できるレベルにまではいたらなかったといえよう。

アメニティ街路の系譜

市区改正計画 1889  
日比谷公園周辺街路

哈爾濱1898  
ロシアの都市計画

長春満鉄付属地1910

大正

帝都復興計画 1923

昭和

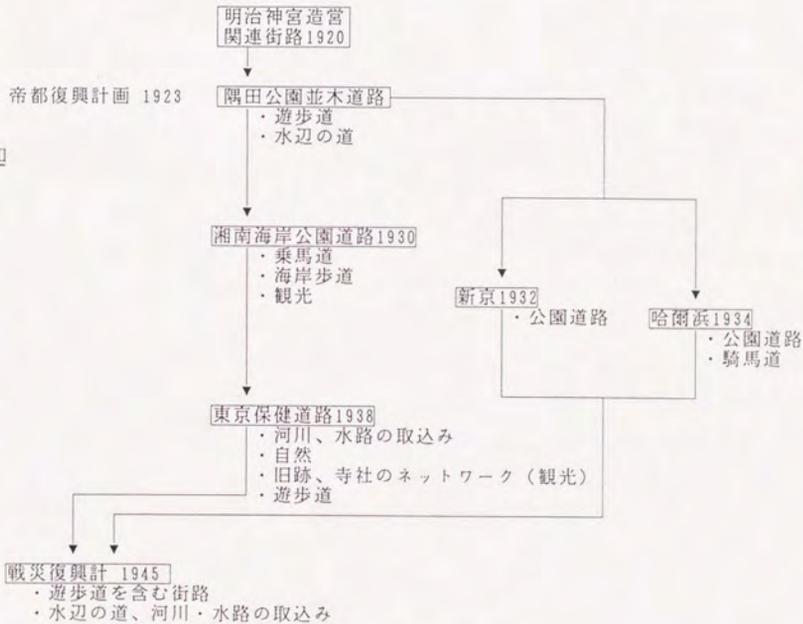


図 7. 3. 1

第 8 章 結論

8. 1 結論 ..... 445  
8. 2 今後の課題 ..... 447

## 8. 1 結論

本研究では、街路の計画・設計は、交通を処理するという役割を担っているだけではなく、都市のランドデザインの重要な一翼を担っているという基本的な観点にたち、こうした街路のあり方を考える際には、モータリゼーション以前に交通処理以外の配慮も充分に行ない、都市計画を強く意識して計画された街路はいかなる計画・設計思想のもとで行なわれ、いかなるものが実現したのかを調査し、その智慧に学ぶことが一つの有効な手段であると考えた。

このような基本的姿勢にしたがって、本研究では、我が国の近代街路の成熟期と考えられる震災復興期から戦災復興期を主たる対象時期とし、①各時期の街路はどのような特徴を持ち、その背景にはどのような景観に関する計画・設計思想があったのか、②震災復興期から戦災復興期の街路の景観計画・設計思想にはどのようなつながりがあるのか、を明らかにすることも目的としたものである。

本論文の結論の骨子は以下のとおりである。

### I. 近代街路の景観計画・設計思想を整理する枠組みの提示

(1) 我が国の近代街路の各時期の景観計画・設計思想を統一的体系的に捉え、整理する枠組みとして、a. 街路網配置計画（①都市の秩序づけ、②都市の分割、③都市の顔づくり）、b. 幹線・目抜き通り設計（①焦点の配慮、②一体設計、③道路敷内の景観設計）、c. アメニティ街路、の枠組みを提示した。

(2) 前項の枠組みにしたがって分析を進めた結果、提示した枠組みが有効であることが確認できた。

### II. 提示した枠組みにしたがって分析した結果得られた結論

(1) 我が国の各時期の近代街路の景観計画・設計思想の特徴、その到達点と限界を明瞭に示せた。

(2) 前項でえられた結論を全時期を通して整理することによって、我が国の近代街路の景観計画・設計思想の発展史として説明できた。

(3) 我が国の都市計画・設計において、防火の重要性は古来不変のものであったが、帝都復興計画以降では、都市の防火については建築に頼ることなく、そのすべてを街路のみが引受けるといふ、街路の景観計画・設計においては無理のあるものであることがわかった。

(4) 目抜き通りを始めとする広幅員街路の景観計画・設計においても同様に、帝都復興計画以降では建築に頼ることなく街路のみで行なわなければならない、街並整備においては無理のあるものであり、それゆえ限界があることが、既に戦災復興計画において明らかであることがわかった。

(5) 帝都復興計画は我が国の近代街路の景観計画・設計において従来賞賛されることが多かったが、前述したように、建築に頼らずそのすべてを街路のみで行なうという大きな問題点をかかえた、非常に無理をかかえた形での再出発点であることがわかった。

(6) すなわち、我が国の近代街路の景観計画・設計においての最大の問題点は近代街路の景観計画・設計への建築の不参加にあることがわかった。これはいまもって解決できていない、我が国の近代街路の景観計画・設計史において連続としてつづいている重要な課題であることが、歴史的に検証された。

(7) 一方、その制約条件から、我が国が範としていた欧米にもないユニークな設計手法が現われたことがわかった。しかし、その設計手法の発展期が戦後のモータリゼーションと一致し、健全な発達にはいたらなかったのである。

## 8. 2 今後の課題

本論文では前項で述べたように、戦災復興計画に至る街路の景観計画・設計思想の系譜を明らかにし、戦災復興計画をその集大成ともいうべきものとして位置付けることができた。

戦災復興計画の後、我が国はモータリゼーションの時代を迎え、街路の計画・設計が、交通を処理することに重点がおかれた、いわゆる道路の計画・設計へと変容していくものと考えられる。戦災復興までに達成された街路の計画・設計思想がその後どのように変容していったかということは我が国の街路の景観計画・設計思想を語るに重要な部分であり、また興味深い課題である。戦災復興計画までにできあがった街路、特に戦災復興計画で形成された街路はその都市にとってその後も重要な位置付けをもっていたものと考えられるが、それらの街路がその後その都市にとってどのような遺産として活かされ、また変容していったかということも非常に興味深い課題である。この戦災復興計画以降についての検討が今後の課題の第1である。

また、本論文では戦災復興計画に至る街路の景観計画・設計思想の系譜を扱ったわけであるが、その担当者（都市計画者など）や組織の系譜については、若干触れるのみであった。街路の景観計画・設計の立案やその実施に係わった人や組織の系譜については、本論文で明らかにした街路の景観計画・設計思想の系譜と密接な関連をもつものであり、非常に興味深い課題である。この人、組織の系譜についての検討が第2の今後の課題である。

本論文は街路の景観計画・設計について先人たちの智慧を明らかにしようとしたものであるが、この智慧を今後の街路の景観計画・設計に活かしていくためには、さらに細部のデザイン手法について先人たちが如何なるものを持っていたかという検討も必要であると考えられる。

## 参考・引用文献

### 2章

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

### 3章

- 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) 大塩、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

### 4章

- 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、「哈爾濱の都市計画」、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

#### 5 章

- 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

#### 6 章

- 1) 戦災復興誌、建設省編、1957
- 2) 戦災復興余話、仙台市開発局、1980
- 3) 目で見える復興、まちの今昔、仙台市開発局、1983
- 4) 河合淳、戦災復興街路の計画設計思想に関する研究  
東京工業大学卒業論文、1988
- 5) 熊谷市、熊谷戦災復興物語

## 謝辞

建設省土木研究所に7年間、東京工業大学社会工学科に5年間、早く博士論文をまとめるように様々な方からいわれていたがやっとまとめることができた。学生の頃から景観の研究を行ってきた訳であるが、本論文の様な歴史的なアプローチに興味をもったのは修士論文をまとめた頃からである。修士論文では、景観の長期にわたる変化、すなわち景観の変遷に着目し、銀座通りを対象として論文をまとめたのであるが、その中で歴史には学ぶべきことが非常に多く存在していることを痛感した。本論文では街路景観をテーマにその歴史を自分なりの観点でまとめた訳であるが、論文の中でもなんらかの学ぶべき点を提出できたことと信じていることは勿論であるが、論文で表現しなかった部分でも論文をまとめていく過程の中で様々なことが学べたと思っている。まだまだ街路の計画・設計の歴史についてはやりのこした部分もある。「温故知新」の概念は有効であるということをお忘れずに今後の研究に励みたいと考えている。また、近年は様々な計画・設計の中で景観が問題にされることが多い。本論文では街路景観について研究を行なった訳であるが、今後は街路以外の様々な景観についても、研究に実務に頑張りたいと考えている。何しろ、小生の大先輩の鈴木忠義先生の言によれば、小生はやっと将棋の駒台に乗ったばかりであるから。

本論文をまとめるにあたり実に多くの方々のお助力を頂いたことに感謝する。まず、本論文の主査も引受けて下さった篠原修教授（東京大学土木工学科）には最大の感謝の意を表したい。篠原氏は小生の師匠でもあり、親分と仰ぐ方である。本論文をまとめるにあたっては、たくさんのお叱り、多くの有益な助言と励ましを頂いた。また、東京工業大学の中村良夫教授、渡辺貴介教授には助言や励ましを頂くのみならず、様々な形で応援していただいた。この御二人が東京工業大学での小生の上司であった訳であるが、小生のわがままを許して下さいるとともに、あたたかく見守っていただけ、他の人が上司であれば論文の完成は覚束なかったらと思う。小生が東京工業大学で助手をしている間に卒業していった学生諸君にも感謝したい。特に、河合淳君、松本茂君は本論文の一部とも言えるものを卒業論文、修士論文としてまとめた。彼等の収集したデータがなければ、やはり本論文はまとめられなかったであろう。彼等には特筆し

で感謝したい。また、都市計画史の研究の先輩の越沢明氏、堀江興氏については、その著書や論文のデータを本論文の中で参考に、また引用させて頂いたと同時に、研究の過程でも議論をさせて頂き大変お世話になった。ここに感謝の意を表したい。社会工学科での同僚の齋藤潮氏には研究室で、また酒場で議論の相手になって頂いた。齋藤潮氏を始めとする社会工学科の同僚の方々にも感謝の意を表したい。また、岩井事務官、吉村（旧姓木部）事務官にはいろいろな面倒なことをお願いし、大変にお世話になった。この2人の助成がいなかったらこのように快適に研究はできなかったと思う。論文をまとめる最後の年に中村研究室に在籍した学生諸君にはいろいろ迷惑をかけた。ここに感謝の意を表したい。特に、仲間君、山川君、山下君、橋本君、中川君、岡田君、嘉名君、久野君、島兎君、三條君には最後に雑用をしていただいた。彼等の忙しい中で協力に感謝したい。また、㈱プランニングネットワークの景観を学ぶ上で同僚である岡田一天氏にはいろいろ議論の相手になってもらったし、同じ会社の小生の後輩の伊藤登氏には議論の相手になってもらうと同時に最後の雑用まで手伝わせてしまった。この二人にも感謝したい。主要な方のみ名を挙げてきたが、本論文を作成するにあたり、非常にたくさんの方々にお世話になった。特に名を挙げられないがその皆様に感謝の意を表したい。

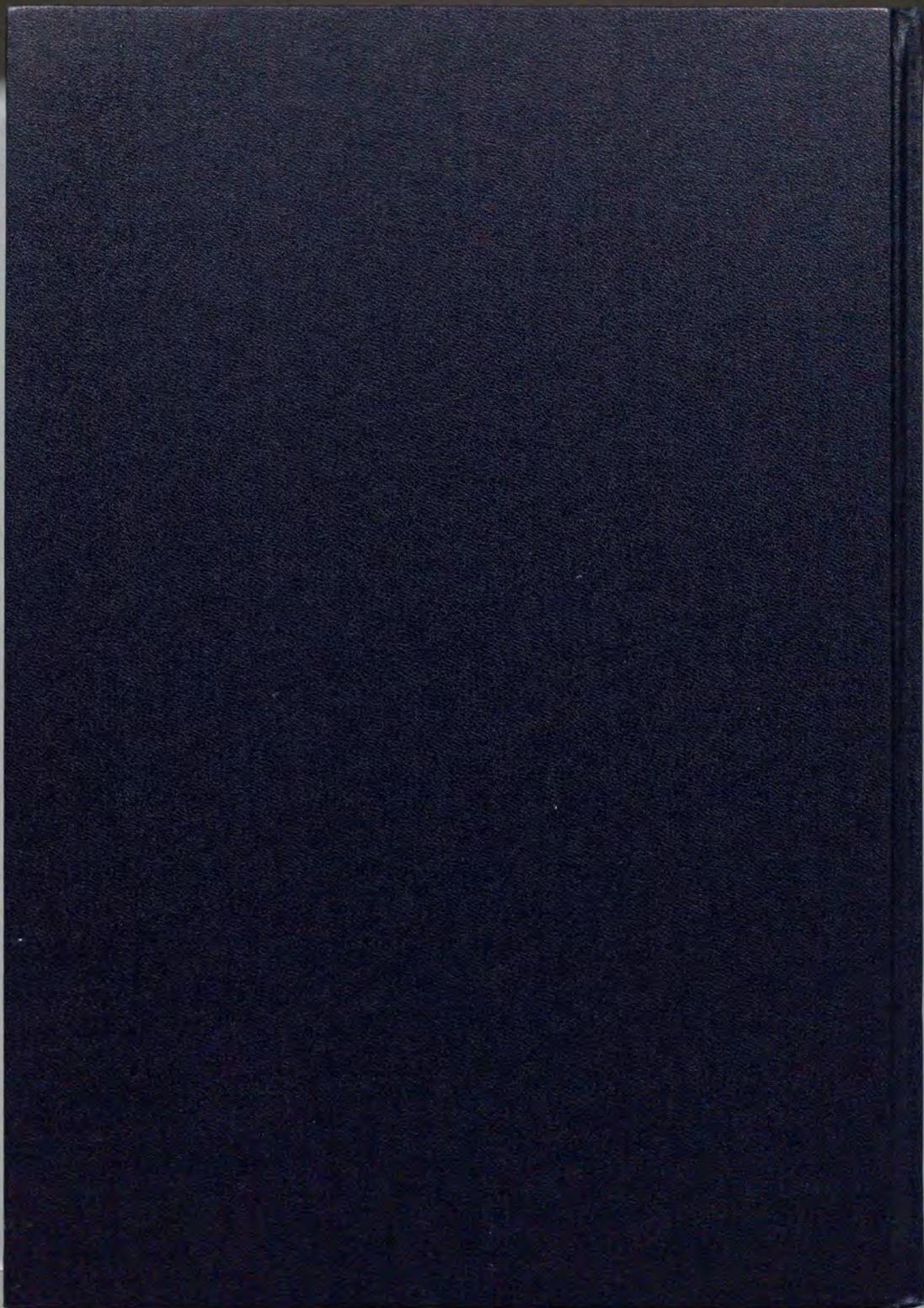
研究とは関係無いが、論文の息抜きの時につきあってくれた小生の釣り仲間にも感謝したい。

最後になったが常に私をあたたくむかえ、励ましてくれた私の家族には最大の感謝の気持ちを捧げる。

1992年3月

千住の我が家にて

天野 光一



Inches 1 2 3 4 5 6 7 8  
Centimetres 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

### KODAK Color Control Patches

© The Tiffen Company, 2000

**Kodak**  
LICENSED PRODUCT



### Kodak Gray Scale



© Kodak, 2007. TM: Kodak

**A** 1 2 3 4 5 6 **M** 8 9 10 11 12 13 14 15 **B** 17 18 19

