

論文 / 著書情報
Article / Book Information

論題(和文)	市区改正期から戦災復興期まで(1880～1940年代)の街路計画標準とその背景思想の変遷に関する研究
Title(English)	A Study of Change of the Planning Standards and the Background Thought of Avenue from 1880's to 1940's
著者(和文)	杉田早苗
Authors(English)	Sanae Sugita
出典(和文)	ランドスケープ研究, Vol. 67, No. 5, pp. 629-632
Citation(English)	Journal of the Japanese Institute of Landscape Architecture, Vol. 67, No. 5, pp. 629-632
発行日 / Pub. date	2004, 3

市区改正期から戦災復興期まで（1880～1940年代）の街路計画標準とその背景思想の変遷に関する研究

A Study of Change of the Planning Standards and the Background Thought of Avenue from 1880's to 1940's

杉田 早苗*
Sanae SUGITA

Abstract : This study aims to grasp historical change of the planning standards and the background thought of avenue from 1880's to 1940's. By analyzing the planning standards and the articles of journals dealing with thoughts of avenue planning, the followings are found out.

1. The focus point of the planning standards had changed thus: only setting the width of avenue in early years; disposing avenue network systematically; forming liner continuance; finally, minimizing the intersection points with roads.
2. The emphasizing point of the background thought about avenue had changed like this: designing patterns of avenue network system in early years; adapting liners to topography (by the reason why the weakness of the patterns was pointed out); fulfilling the function of transportation at last.
3. The background thoughts attaching importance to the relationship between avenue and zoning/architectures had not been reflected sufficiently in the planning standards.

Keywords: avenue, the planning standard, disposition of avenue network

キーワード：街路，計画標準，街路網配置

1. 研究の背景と目的

明治初期に公布された道路に関する布告等では、道路の整備・維持管理に関する事項や、道路の定義・確定のための調査に関するものが多く出されている¹⁾。これらの関連法や実際の道路調査を通じて、江戸期の往還や街道といった空間は、近代的な道路空間へと規定されることになる。明治18年には、「国道線ノ等級ヲ廃止シ其幅員ヲ定ム」が公布され、ここに幅員を用いた全国的な道路基準が成立することになる。しかし大正8年になると、道路法および都市計画法の公布により、道路は「道路」と「街路」の2つに区分され、昭和33年の「道路構造令」が示されるまで、土木と都市計画という2つの分野でそれぞれ扱われて行くことになる。特に「街路」の存在は都市的観点から道路計画を行なう視点を創出し、「道路」の計画標準では見られない配置に関する規定事項が多く示されるようになる。しかし、この「道路」と「街路」が並行的に扱われていた時代については、その後、再び道路に統一されたこともあり、注目されることは少ない。以上の背景を踏まえ、本研究では道路が「道路」と「街路」に区分されていた時代を対象に、街路計画の技術基準の変遷とその背景思想を明らかにすることを目的とする。

街路の計画標準や基準を扱った既往研究としては、東京区部を対象に市区改正期から1989年までの道路計画及び用途地域指定の相互関係について考察した寺西²⁾³⁾の研究がある。計画の経緯と計画文書の分析が主な内容であるが、当該時期に策定された計画標準にも言及している。しかし、道路と用途地域との相互関係が見られる標準項目に絞られており⁴⁾、計画標準の全体は考察していない。また、篠原⁵⁾は明治初期から昭和57年の道路構造令までの計画標準に見られる幅員構成や周辺環境に関する規定事項を対象に、街路景観の視点から考察を詳細に行っている。篠原は街路が道路に吸収される形で一本化されたことに対して「以降、街路は設計思想上道路と同等に扱われる所となった。この交通工学万能の設計思想は昭和45年の改正にも受け継がれるが、・・・昭和

57年の改正に到って・・・街路景重視の傾向を見せるのである」⁶⁾と述べている。すなわち、実際には街路という思想はその時点で消滅し、交通工学重視の設計思想へと変遷する点を指摘している。本研究では上記の研究成果を踏まえつつ、「道路」と「街路」が両立していた時代を通じての変遷プロセスにおいて、特に「街路」に特徴的であった配置に関する視点を中心に研究を進め、その背景思想についても言及するものである。

2. 研究の対象と方法

明治期から戦災復興期までに出された街路関連の計画標準を抽出するため、「日本道路史」⁷⁾「日本土木史」⁸⁾を用いた。なお本研究で扱う計画標準とは、一般的な計画標準に加え、個別計画において示された基本的な基準も含めている。抽出にあたっては、計画標準では委員会、議会、内務省等で検討・承認されたもの、または通牒や通達として出された公的なものとした⁹⁾。また個別計画では、全国に先駆けて計画が策定された東京区部を対象に、区部全体の全面的な計画で、なおかつ新設を含んだ計画を抽出した。その結果、計12の計画標準を対象として設定した。

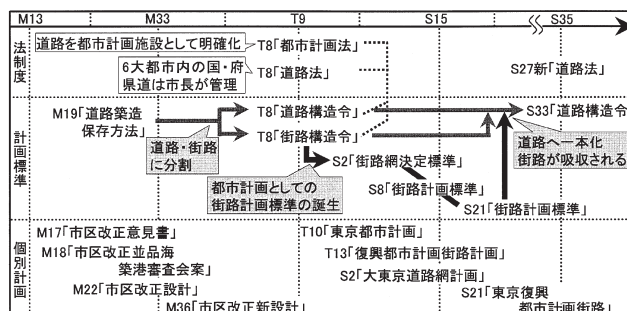


図-1 道路・街路の法制度と計画標準

*東京工業大学大学院社会理工学研究科

表－1 街路の計画標準の内容項目

西暦	元号	計画標準	定義	構造規格										配置			図面書類				
			街路の等級と幅員	幅員	街路の構成	歩道の区別・幅員等	車道の幅員	街路の曲線半径	街路の路面舗装	横断勾配	広場・交差点	街角の削除	遊歩道・歩道の並木等	橋梁の有効幅員	橋梁の材料・構造	街路構造令に準拠	街路間隔	街路配置	連続線形	地図の調製義務	書類提出(理由書・工事概算)
1884	M17	「市区改正意見書」	●																		
1885	M18	「市区改正並品海築港審査会案」	●																		
1889	M22	「市区改正設計」	●																		
1903	M36	「市区改正新設計」	●																		
1919	T8	「街路構造令」	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
1921	T10	「東京都市計画」	●																		
1924	T13	「復興都市計画街路」	●												●	●					
1927	S2	「大東京道路網計画」	●												●	●	●	●	●	●	●
1933	S8	「街路計画標準」	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
1946	S21	「東京復興都市計画街路」	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
		「街路計画標準」(戦災)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

備考: ● は街路の計画標準、それ以外は個別計画の計画標準

研究の方法としては、抽出された計画標準を対象にその具体的内容項目および詳細内容の変遷について考察する。次いで「街路」の計画標準に特徴的である、配置に関する規定事項が生み出された理由について考察するため、当時の雑誌記事から都市計画や都市的観点から街路を記述した記事を検索し、考察を行なう。

ここで歴史概要について簡単に整理する(図-1)。全国的な基準として最も初期のものは明治19年の「道路築造保存方法」である¹⁰⁾。その後、大正8年に公布された「道路法」においては、国道は府県知事が、その他の道路は府県知事または市町村長が管理することとなっていたが、東京を含む6大都市内の国道および府県道だけは市長が管理することが明記された。また同年に公布された「都市計画法」では、第16条に都市計画事業の施設として道路¹¹⁾が明確に示された。これにより、6大都市内道路とそれ以外の道路の存在が明確に区別されることとなり、都市内道路は「都市計画法」、それ以外の道路は「道路法」での取り扱いとなる。その区分は「道路法」を根拠に同年に制定された「道路構造令」と「街路構造令」に顕著に示されることとなり、これにより「道路」「街路」¹²⁾という名称が明確に区別された。内務省都市計画局ではこの「街路」に対し、独自の計画標準を策定する方向を見せ、昭和2年の「街路網決定標準」、昭和8年と昭和21年の「街路計画標準」に結実した。この区分は昭和33年の「道路構造令」まで続くことになる。同令により「街路構造令」の規定は吸収され、「街路」は再び「道路」と同等に扱われるようになる。

3. 計画標準の変遷

(1) はじめに

12(計画標準4、個別計画8)の計画標準の内容を整理した(表-1)¹³⁾。以下、表内の大項目を《》，小項目を[]、原文からの引用を「」で表記する。

(2) 街路の計画標準

(i) 内容項目の種類と計画標準別の特徴

内容項目の種類としては、街路を明確に定義した《定義》、街路の種類を幅員との関係で示した《幅員》、街路の具体的な構造を規定した《構造規格》、街路路線の配置や線形について規定した《配置》、計画に際して用意すべき書類や地図を示した《図面書類》の5つの大項目に分類した¹⁴⁾(表-1)。

計画標準別に見ると「街路構造令」は《構造規格》が多く規定されており、逆に「街路網決定標準」「街路計画標準」「街路計画標準」(戦災)では構造の規定は少なく、《配置》に関する規定や都市計画決定する際に必要となる《図面書類》を規定している点の特徴的である。これは「街路網決定標準」「街路計画標準」「街路計画標準」(戦災)では、街路構造の規定は「街路構造令」に求め、都市全体を視野に入れた配置や都市計画との調整を中心に据えた結果といえる。

次に個別計画の標準を見ると、街路の計画標準より早い時期から見られるものの、「復興都市計画街路」以前は《幅員》に関する規定のみであることから、明治期には街路配置に関しては標準という考えがなかったことが指摘できる。

(ii) 《配置》について

次に特徴的な項目として配置の規定内容を詳細に見る(表-2)¹⁵⁾。[街路網配置]では、「復興都市計画街路」においてすでに系統的な配置が規定されているものの、その規定は曖昧である。しかし昭和8年の「街路計画標準」になると主要な交通拠点や幹線道路との接続が記述され、自動車を中心とした系統的な配置を明確に規定している。これは「復興都市計画街路」以降は市電利用者の減少とともに自動車台数が増加したことが影響したと考えられる¹⁶⁾。戦災復興の標準になると、近隣住区論を思想的背景として、市街地と近隣住区を結ぶ幹線街路網と近隣住区内の補助線街路網を系統立てて形成することが求められる。また、「街路計画標準」(戦災)では、軌道の終点ではループ運転をなくすような配置にすることが記述され、行止りをなくし連続した街路網を構築することが目指されている。

[街路間隔]は、「復興都市計画街路」では見られないが、1927年

表－2 街路の計画標準の《配置》の詳細内容

街路網配置	街路間隔	交叉	連続線形
1924年(大正13年)「復興都市計画街路」			
・幹線に対し相当系統的に配置すること		<ul style="list-style-type: none"> ・22m以下の補助線は食違いや屈曲をあまり考慮せず、現存道路を利用して拡築する ・街路の屈折点はできる限りこれに交差する街路との交差箇所を選ぶ ・2つ以上の街路の交差はなるべく避け、止むを得ない場合は一点に交わらないように 	
1927年(昭和2年)「街路網決定標準」			
<ul style="list-style-type: none"> ・系統的に配置 ・連担せる街道筋の拡築は成るべく避け、裏側に其の路線を計畫 	<ul style="list-style-type: none"> ・軌道を敷設すべき幹線街路の間隔は、都市中央部は約半里、その他は約一里 	<ul style="list-style-type: none"> ・街路の屈曲点は交叉する街路との交叉箇所を選ぶ ・五線以上の街路は一箇所に集中せしめざること 	
1933年(昭和8年)「街路計画標準」			
<ul style="list-style-type: none"> ・系統ある路線網を形成 ・主要なる交通点を連絡し街衢を構成するに必要な局部路線を選定し市街地内の幹支線街路とし組織ある系統を保つ 	<ul style="list-style-type: none"> ・軌道、乗合自動車等の交通線を含む主要幹線街路の間隔は、住居地域は大体500m以上1Kmまで、その他地域は500m以下でも構わない 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通領域を大ならしむるよう位置を選定 ・横断道路の交叉箇所を少なく ・鉄道交叉容易なる箇所選定 ・架橋容易なる箇所選定 	<ul style="list-style-type: none"> ・地形並に既存の街衢に順応して路線を選定し不自然なる直結線形を避け連続線形とし、甚しき屈曲勾配を避け曲線を挿入
1945年(昭和21年)「街路計画標準」(戦災)			
<ul style="list-style-type: none"> ・合理的に幹線街路網を構成 ・軌道の終点に「ループ」運転をなくし如く配置 ・市街地の分離疎開と近隣生活圏の構成を図る如く補助街路を組成 ・雑踏地区を迂回する側道を配置 	<ul style="list-style-type: none"> ・軌道、地下道路、乗合自動車等の交通線を含む主要幹線街路の間隔は商業及工業地域で～500m、住居地域500m～1,000m ・補助幹線街路の間隔は商業地域及工業地域で～250m、住居地域で250m～500m 	<ul style="list-style-type: none"> ・横断道路との交叉少からしむる様留意 ・交通幹線は鉄道との立体交叉が容易なる位置を選定 ・架橋容易なる箇所を選定 	<ul style="list-style-type: none"> ・地形地物に順応して不自然なる直結線系を避けること、屈曲部には曲線を挿入し連続線形とすること

の「街路網決定標準」から規定されている。その内容は都市中央部という分類から住居地域や商業地域といった用途地域による分類を用いて間隔距離を規定するように変化している。街路間距離の数値を見ると、1927年には最小でも2kmという街路間隔であったものが、1933年、1945年には最大で1kmとなり、計画標準に示された街路間隔の距離は小さく推移した。なお、幹線街路、補助幹線街路ともに商業・工業地域における間隔の方が住宅地域よりも狭く設定されている。

[交差],[連続線形]では、「復興都市計画街路」の「食違いや屈曲をあまり考慮せず」との記述に表れているように、「復興都市計画街路」と「街路網決定標準」では、街路の屈曲を認めその屈曲点の配置について他街路との交叉点を選択するように規定していた。これと対照的に、「街路計画標準」と「街路計画標準」(戦災)では、地形地物に順応し基本的に不自然な直線を避け、連続線形とすること、また屈曲部には曲線を導入することが目指された。これと対照的に、「街路計画標準」と「街路計画標準」(戦災)では、横断道路の交叉箇所を少なくし、そのために立体交差が可能な場所を選定することも記述されている。

4. 背景思想の考察

配置に関する項目内容が生み出された理由を考察するため、当時の雑誌記事から都市計画的観点から街路や街路網の考え方を記述した論述を検索した結果、19の記事を抽出した。記事の内容について項目を設定し整理したのが(表-3)である(以下、項目を[]で表記)。また記事の具体的記述内容を整理したのが(表-4)である。用いた雑誌は「工学」、「道路の改良」、「都市問題」である。

街路の考え方については多くの記事で書かれており、その内容は都市を人体、街路を神経系もしくは血管というように人の身体を用いた比喻によって説明しているものが多く見られる。これに加え時代を経ると、美観や経済的視点から街路を捉えるようになり、昭和14年になると当時の社会的状況から空襲や防空の観点から街路を考えるようになる。

地域制と街路との関係では、街路の交通量を一定にし計算可能にするためには地域制の設定が必要であることが述べられ(③,⑤),建物の用途や容積が決まれば街路の交通量も決まり、これにより街路拡張が必要なくなる(⑭,⑰)と考えられていたことがわかる。しかし実際の計画標準では、地域制は[街路間隔]の距離を決定する際に用いられるに止まったと言える。

表-3 雑誌記事一覧

年	雑誌名	号巻	項	筆者名	番号	記事タイトル	街路の考え方	地域制	街路網配置	街路間隔	交叉	線形	交通の種類				
T13	道改	6.1	44-52	長崎敏音	①	都市計画より見たる道路	●	●									
							道改 6.2	21-36	近藤虎五郎	②	近藤博士の都市道路論(二)	●	●				
							道改 6.3	5-9	飯沼省一	③	都市の影張と街路	●	●				
T14	道改	8.2	10-20	島重治	④	道路と街路	●										
							道改 9.3	10-16	飯沼省一	⑤	地域より見たる街路	●					
S2	工学	15.6	7-13	長崎敏音	⑦	都市と道路政策	●	●	●								
							工学 15.10	3-10	鎌谷道一	⑧	都市計画と街路計画	●	●				
S4	道改	11.2	5-12	島重治	⑨	都市計画樹立の急務	●	●									
							都市 1.1	7-14	岡野昇	⑥	郊外地道路計画樹立の急務	●					
S5	道改	12.1	137-144	井口眞造	⑩	交通頻繁なる街路に就て	●	●				●					
							都市 11.4	71-79	金谷重義	⑪	街路交通の統制について	●	●	●			
							都市 11.4	83-100	櫻木徹	⑫	街路交通と其の統制	●	●				
S6	道改	13.1	69-75	飯沼省一	⑬	幹線道路の配列法	●	●									
							都市 18.6	57-71	中村興資平	⑭	山地街路と芸術的街路の設計	●	●		●		
S9	都市	19.4	285-297	栗山寛	⑮	街路幅員に関する研究	●	●									
							道改 17.3	13-34	武者時一郎	⑰	都市行政と交通整理	●	●	●	●		
S10	道改	17.3	13-34	武者時一郎	⑰	都市行政と交通整理	●	●	●	●	●	●					
							都市 26.3	23-40	武居高四郎	⑱	地方計画に於ける道路及街路	●	●	●	●		
S14	道改	21.12	3-15	井上弘道	⑲	空襲下の都市道路	●	●									

●は表-4の記事項目で表す項目

次に街路網の配置に関する記述内容を見る。
[街路間隔]については、⑦によれば都市民の歩行距離の限度と

表-4 雑誌記事にみる街路計画の背景思想

番号	記事項目	記事内容
①	街路の考え方	●身体に比して見るときは…道路は…神経系に當り、又血管に該當するの働きを為しておる ●街路は…人体に於ける骨格の如く、…各種建築物は筋肉に比すべきものである。街路に依つて都市全体の概形を整へ建築物に依つて街区の美観を整へ…都市の品位を保持する。 ●都市建設者としては、道路選定の標準は、単なる道路敷数とは異なり…二個の終点を最短距離に…最小経費…便利なる状態に連結する…隣接区域の経済的利用及び芸術的問題がある。 ●都市道路に於てはこれは空襲の目標となり媒介となつてはならない…空襲下…も平常と異なり交通運輸に支障を及ぼさず…都市生活者の防空地下壕…防火線とならなければならない
②	地域制	●都市の中心から半哩…範囲内やらの所では、建物の高さや路幅を等しくして、それを超えたい外の方は建物の方が低くても宜しい…斯様にすると建物の高さ…段階が附いて大変面白くなる ●若し地域制が定められたならば、それは街路の交通量を一定し且交通量を計算し得べき基準を提供することが出来る ●街路を新設して…建物の高さを制限せざれば…街路は早晩狭路にして用を為さざる街路となる ●各種用途地域を制定すれば、各地域に於ける街路上の交通の種類自ら一定し、其の速力亦互に平均して、混合交通の場合に於けるが如き混雑に陥ることなきを得る ●都市に於ける街路は之を拡張せざることを原則とし…都市に於ける建築物の容積に一定の制限を加へ且都市の膨張に…も一定の制限を加へ…市街地が無制限に連続することを防止する ●用途地域を決定…人口密度の基本を決定し…交通系統、街路施設等に対する根幹が決定 ●建築物の種類及量も間接に街路幅員に影響する…それにより容積する人の数や、集積する車輛が多量なる其の街路幅員では消化し得ないことが起こり得る ●地域設定を上手にやつて、商業の発展をこれに伴つて生ずる交通増加に充分堪え得る幅員の道路を有する地区に限定することが出来る
③	街路	●矩形式・対角線式・円圍式…将来の都市計画に採用し得べきもの ●街路…市街の極く重要な端から端を直接連結するといふ道路、或は主なる焦点を連結する
④	街路	●不規則なる道路/放射式 ●環境：自動車の如き快速力ものになつて来ますと、之をグルッと一周するやうなことは極めて愉快な事…市街の内を通らずに混雑…を避けて所要の目的地に行かう…為には…必要 ●直角式或いは基盤目式：地勢に無頓着に何處までも押し通…すから、結局人が歩くに或は車の通行も不便な事がある…山坂へ行きますと急な勾配にぶつかつてしまふ…幾ら行つても同じといふ此の見栄(みづえ)、是れが一藩の欠点で眼の終る所がない ●交通：極めて短区間に於ける地方的交通、…もう一つは貫通交通といひますか、都市の中心から外までズツと通つて行くといふ通り抜けの交通 ●線形：直路即ち真直なこと…幹線に於て最も必要な事…殊に商売地区に於ては最も必要とする
⑤	街路	●基盤目式/放射式/基盤目放射混合式/複中心形式 ●何れも既存都市に之を応用するには、随つて一利一害は、到底免れ能はぬは止むを得ぬ。 ●既存都市の實質と…在来街路の…配置並に地域制の設定等を考慮して…混合を要する
⑥	間隔	●各路線の配置の距離…これは都市民の日常生活に鑑み、其の歩行距離の限度と幹線道路は大体電線を通すべきものなるを以て、大約中心部分に於ては、歩行最大約三町半、即ち四分一哩毎に幹線道路を置き、郊外地に属する部分には、歩行最大約七町、即ち半哩毎に配線
⑦	街路	●不規則型/環状型/放射型/基盤目型 ●最も健全に都市を構成し得る…放射環状の型式である…如何なる場合にも之の型式に限ると云ふのではない…その都市の地勢に完全に適応する計画を樹てる事である…街路計画に就ては特に此の感が深い。何等高低線を顧慮せず、最短の直線街路を設ける為、急坂を登り切ると直に急傾斜を以て坂を下る如き例は誠に遭遇する所である
⑧	街路	●都市の交通を分解すれば、都市内の短距離交通と、郊外より都市に通ずるものと都市を貫通する長距離交通とに分類…後者は…快速を導ぶと同時に…且つ最短距離ルートを選ぶ
⑨	街路	●街路を改修、開設して新時代の要求に適応せしむる必要がある。之れは、都市計画と不可分の關係にあるのである。所謂街路の幹線と支線の連絡統一を計ると共に、都市の郊外より都市に至る放射線も必要とすべく、尚環状線道路も作らねばならぬ
⑩	街路	●自動車交通が激増する場合には自動車専用道路を設置すべきである。自動車道路は急カーブを避つて共に、一般乗車の通行する車道との平面交叉を排せねばならぬ
⑪	街路	●自動車交通の…長所とする所は、坦々たる放射道路を経由して、疾風の如く都市に入りますに在る…かくの如き道路は、都市を横断する市内交通より概然別すすべきものである
⑫	街路	●既に設定せられたる街路網に対しては、適當なる放射状街路及び環状街路の新設、一端閉鎖された所謂袋地の改善、屈曲せる街路の改良等により交通状態を一新することが容易であるが、此の方法は頗る多額の費用を要する
⑬	街路	●鉄道軌道との平面交叉の分離は街路交通を迅速ならしむるは勿論、交通事故の防止…に必要 ●公道を正當に充つるには其の市内に於ける一点より他点へ容易に達する路線を一般に備ふる如くに設計…之に加えて多数の大都市内に毎日起る交通の潮流に於ける特殊の施設を備へ、車道を配列する一般方法は種々の理論的図形に基きて企画されるべし。その最も普通なるものは基盤目割…此の配列法は飽氣を生ず…通常に於てに乏しき無限にして消滅する遠景内に彷彿…幹線を設定するに土地の地勢が常に多くの不規則形を誘導すべし
⑭	街路	●土地に加工する事は、第一に経済的に反對すべき…いづれも街路の近傍の建築を困難ならしめる…最初に地形そのものから街を割出して、その設計の基礎とすべきである…地勢を示さない設計図上では…我儘に見えても構はない…実際の地形に當てはめた際に首肯されるべき ●地形の高低に依つて…生ずる街路面の高さの相違は工事に依つて除去すべきではなく…巧みに整理すべき…参差たる地勢の中に、美の要素を見出し之を強調すべき…規則的に街区を区画する旧式な設計は…結局地形の必然的要求に従ふの止むなきに至つた…地面の高低を平均する工事の不可能なるが…設計者は美しい創作の手段を恵まれ、又責任をも與えられる
⑮	街路	●二層式道路…一切の横断交通による妨害の除去を可能ならしめ… ●車輛隧道…鉄道との平面交叉を避ける…短い地下道には…工費を理由づけるだけの利便があり、また歩行者隧道は大量の疾行交通…を横断して構築された場合には効果が多い。 ●側道…輻輳した地域から…離れたところに…横断道路を設け疾行交通が出来るだけ遅延せず都市を通り抜け得る様 ●連鎖路…住宅地区の一角から…商業地域を貫つて通過しないでその周縁を行く連鎖路を設けることによつて(輻輳の増大が)救済され得ることがある
⑯	街路	●道路の小改良…道路の鋭角的屈曲は常に交通速度を低減せしめるが、大した費用を掛けないでその屈曲度を相當軽減し得る場合が少なくない
⑰	街路	●自然式型/矩形式/放射型/環状型/蜘蛛巣型或は之等の混合型等…而して計画に當りては一定の様式に當嵌んと努めるものがあるが、これは不可である
⑱	街路	●主要街路…放射状道路…都市周縁の環状道路となり、各方面から交通を中心に容易に達せしめる…屈曲多量、直通して行路し食ひ等無く、充分な幅員…を必要とする ●補助街路…小中心地点間を結び又主要街路間の連絡を因つて必要とす又交通混雑を避けるための連絡用街路にして、補助的商業街路となる… ●局部的街路…附近居住者往來の便益を図ることを目的…勾配が急となり、方向が多量に屈曲を生ずることやむを得ない
⑲	街路	●主要街路の間隔に就ては放射状道路には1/2-3/4哩(800-1200米)、環状道路にあつては一哩(1600米)位を適當とする ●補助街路…距離にして1/4哩(400米)置き位に設ける ●都市と農村を結ぶ道路は無軌道道路を複數的に且つ多方面に配置しなければならない。 ●都市道路…は…地下道路の完成とその道路網の配置に…留意…且つ…待避所避難所とする

※代表的記事のみ [街路]:街路網配置 [間隔]:交叉 [線形]:線形 [交叉]:交叉 [交通]:交通の種類

電車との関係から規定されていることがわかる。⑦では幹線街路の間隔距離は都市中心部で1/4哩(マイル)、すなわち約400m、郊外では800mであるが、⑩では主要街路800-1600m、補助街路では400mとなっており、約倍の値となっている。計画標準の値と比べると、昭和2年の「街路網決定標準」では⑩の値に近いが、昭和8年の「街路計画標準」になると街路間隔の距離は半減し、逆に⑦の数値に近づいている。

[街路網配置],[線形]については、震災復興期にはすでに街路系統という考えが専門家の発言等で見られるが、それは海外に見られる放射状や格子上の街路網計画の手法が日本で紹介されていたことがその背景にある。しかし、街路系統の考えは肯定されるものの、海外の計画手法をそのまま導入し、街路系統の方式(環状放射型や碁盤目型)にそって地勢に無関係に直線を延ばすと、急勾配な街路(商売地区で支障)や単調な街路景観(幾ら行っても同じ見栄え)となり飽気を生じると考えられていたことがわかる(②, ⑦, ⑧, ⑬, ⑭)。特に⑮では、規則的に計画することは困難であることに加え、地形の中に美の要素を見出して強調すべきであるとの考えがみられ、地形のそのものから設計することの重要性が述べられている。これらの考えは、計画標準で見られた街路の屈曲を認め他街路との交叉点を選択するように規定していたものが、地形地物に順応し連続線形とすることが目指されるように変化したことと関係があるといえる。

次に[交叉],[交通の種類]について見てみると、まず都市交通の短距離交通と貫通交通に分類する考えが見られるようになる(②, ⑩)。その後、種別の異なる交通の交叉を避けることが望ましいとの考えが示されるようになる(⑪, ⑰)。当時すでに自動車交通手段として大きな位置を占めており、安全性確保なども考慮されたと思われるが、これらの考えの根本には、交通を滞りなく円滑に流動させる機能を確保することがあったといえる。⑬によれば、「元来の職分たる公道を正当に充す為には其の市内に於ける一点より他点へ容易に達し得る路線を一般に備ふる如くに設計」することが必要だが、「然しながら之に加えて多数の大都市内に毎日起る交通の潮流に應ずる特殊の施設を備え」るべきだと指摘しており、一点から他点への移動という機能だけではなく、流動という機能へ対応すべき施設が求められるようになったと言える。この考えは、「街路計画標準」と「街路計画標準」(戦災)で見られた、横断道路を避けること、軌道の終点にループ運転をなくし雑踏地区を迂回する規定の背景となったと考えられる。

5. 結論

① 街路の計画標準を、街路を明確に定義した《定義》、街路の種類を幅員との関係で示した《幅員》、街路の具体的な構造を規定した《構造規格》、街路路線の配置や線形について規定した《配置》、計画に際して用意すべき書類や地図を示した《図面書類》の5つの内容項目に分類したところ、時代を通じて共通しているのは《幅員》だけで、《配置》については「復興都市計画街路」以降にしか見られず、「街路網決定標準」「街路計画標準」「街路計画標準」(戦災)では、街路構造の規定は「街路構造令」に求め、配置や都市計画との調整を中心に据えた規定がなされていることが分かった。

② 街路の計画標準において《配置》に関する項目は、「復興都市計画街路」以降の4つの標準で見られ、すべての標準で系統的な配置をとることが規定されていた。また、交叉や連続線形については「復興都市計画街路」と「街路網決定標準」では、街路の屈曲を認めその屈曲点を他街路との交叉点に配置するように規定していた。これと対照的に、「街路計画標準」と「街路計画標準」(戦災)では、地勢に適應することが重要な事項となり、不自然

な直線を選び連続線形とすること、また屈曲部には曲線を導入することが目指されるようになる。その背景思想としては、急勾配や単調な街路景観を避ける考えや、規則的な設計図面上の美しさではなく、地形の中に美の要素を見出し地形のそのものから設計すべきだという考えがあった。

③ また、連続線形が重視されると同時に「街路計画標準」と「街路計画標準」(戦災)では、横断道路との箇所を減少させ、雑踏地区を回避する規定がなされていたが、その背景思想としては、交通の流れを止めない流動機能の確保があった。

④ さらに、背景思想としては街路と地域制や建築物との関係を重視した考えが見られたが、これらの内容は計画標準には十分に反映されなかった。

補注及び引用文献

- 1) 例えば、「諸街道々敷並木除地ノ間尺調査」(明治5)では、道路敷の官民境界調査の命令が指示されている。その他にも、「河港道路修築規則」「道路里程調査」(明治6)、「図面調整概則」(明治9)などの法が出されたがこれらは維持管理、調査実施、分類区分、施行・工事に関するものと続いている。
- 2) 寺西弘文(1994):都市計画道路と用途地域制の相互変遷に関する研究-東京都区部:日本土木史研究発表会論文集 14巻, 15-30
- 3) 寺西弘文(1995):東京都市計画史論:東京都市計画社
- 4) 具体的には、道路の計画標準における用途地域種別の街路間隔の変遷と、用途地域の計画標準における路線的商業地域指定のみ。
- 5) 篠原修(1989):日本の街並と近代街路設計(「文化遺産としての街路-近代街路計画の思想と手法-」:(財)国際交通安全学会, 77-90
- 6) 前掲書5), 85
- 7) (社)日本道路協会(1977):日本道路史:日本道路協会
- 8) 日本土木史編集委員会(1965):「日本土木史 大正元年~昭和15年」「日本土木史 昭和16~昭和40年」:(社)日本土木学会
- 9) なお、計画標準として示されたものでも、道路の詳細な構造基準のみを扱う細則は対象外とした。
- 10) 全46条の規定の冒頭には、明確に標準という言葉が使用されている。前掲書7), 354, 358 によれば、各府県同一の基準が規定されたが、これに準拠して改修した道路は非常に少なかったとされる。
- 11) 都市計画法で示された「道路」は、本研究の「街路」に該当するものだが、同法第16条の原文では「道路」という表現であるため、ここの記述も原文に従った。
- 12) 「街路構造令」の第1条では、街路を次のように規定している。「本令ニ於テ街路ト称スルハ地方長官ノ指定スル市内及市ニ準スヘキ地域内ニケル道路ヲ謂フ」
- 13) 本表の作成にあたっては以下の資料を用いた。
市区改正意見書 : 藤森照信(1990):日本近代思想体系19『都市建築』:岩波書店, 69
市区改正審査会案: 桜井勉編(1885):東京市区改正品海築港審査類末:復刻「東京都市計画資料集成 明治大正篇 30」:本の友社, 96-97
市区改正設計 : 東京市区改正委員会編(1918):東京市区改正事業誌, 72
市区改正新設計 : 東京市区改正委員会編(1918):東京市区改正事業誌, 103
街路構造令 : 前掲書7), 1383-1384
東京都市計画 : 内務省都市計画局(1921):都市計画要鑑 第1巻 復刻版:柏書房(1988), 79
復興都市計画街路: 太田圓三(1925):帝都復興事業に就いて:内務省復興局土木部, 64-69
街路網決定標準 : 都市研究会編(1928):都市計画必携:都市研究会, 106-112
大東京道路網計画: 前掲書8), 168-169
街路計画標準 : 建設省編(1959):戦災復興誌 第壹巻 計画事業編, 111-120
東京復興計画街路
・街路計画標準 : 建設省編(1959):戦災復興誌 第壹巻 計画事業編, 88-90
- 14) 表の項目以外にも大項目に分類されなかった項目として、市街地面積の推定や拡幅、路上工作物がある。
- 15) 前掲書13)と同様の資料より作成
- 16) 東京都都市計画局地域計画部都市計画課編(1989):東京の都市計画百年, 20, 34, 70-71 および 運輸調査局(1995):運輸と経済 第55巻第10号, 34-41