

東京の都市計画

震災後の グランドデザインに、 東京の今がある。

後藤新平は、帝都復興院総裁として、関東大震災で焦土と化した東京を、モダンな近代都市へと変貌させた。偉大なる行政官と、計画を立案実行する組織によって、新しい都市はどのように造られていったのか。そのプランと実現までの過程を、八十年後の現在から、検討してみる。

復興

興局公認東京都市計画地画「図」と題された図面を見よう。これは内務省復興局が昭和五(一九三〇)年に作成した地図で、ここに帝都復興事業で行われたさまざまな事業が集約されている。復興記念館所収のデータによると、事業の内訳は、予算額の多い順に、道路建設(三億九二一万円、総延長二四キロメートル)及び幅員二メートル以上の幹線道路五二路線など、土地区画整理(二億二七〇万円、約三六〇ヘクタール)、橋梁(六三三二万円、隅田川に架かる相生橋、清洲橋などの復興

興六大橋を含む四二五橋)、学校(四四三〇万円、耐火建築による公立学校二二二校)、上下水道(五〇二二万円、うち下水道事業が約八割)、河川及び運河の復興(二六九三万円、一四河川)、公園(二五六五万円、五五公園、合計約四二ヘクタール)などとなっている。

部に及んでいる。霞が関や日本橋、銀座を含む東京都心と下町の大半である。幹線は東西の靖国通りと南北の昭和通りを十字の軸としてこれに平行するように東西に蔵前橋通り、永代通り、晴海通り、南北に清澄通り、江戸通り、新大橋通り、外堀通りなどの街路樹を持った近代的な幹線道路が整備されていった(いずれも現在の道路名、以下同じ)。南北の中心軸である昭和通りには分離帯を持った緑地の中央に、のちに路面電車が走り、その下には地下

西村幸夫・文

text by Yukio Nishimura

にしむら ゆきお 東京大学大学院工学系研究科教授。1952年福岡県生まれ。東京大学工学部都市工学科卒業、同大学院修了。工学博士。著書に「都市保全計画」「環境保全と景観創造」「西村幸夫都市論ノート」、編著に「路地からのまちづくり」「都市美」「まちづくり学」など。

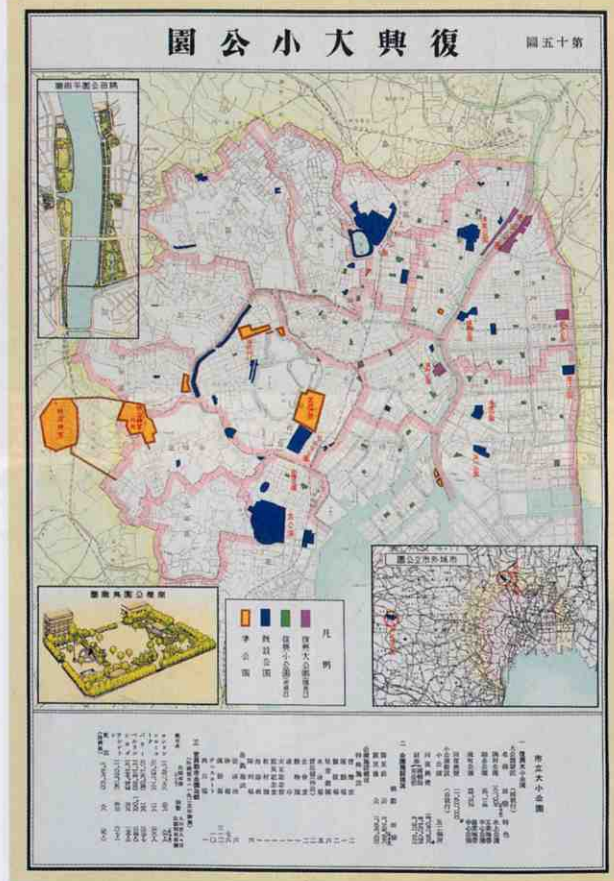
左・震災復興後の幹線第1号(昭和通り)。幅44メートルで、中央にはグリーンベルトがある
左ページ・帝都復興で最終に行われた事業をまとめた地図 昭和5(1930)年、復興局編(江戸東京博物館所蔵)





上・墨堤の桜を引き継いだ桜並木と遊歩道

下・「復興大小公園」。「帝都復興事業図表」より第十五図。昭和5(1930)年(東京市政調査会市政専門図書館所蔵)



生誕150周年記念 後藤新平展 —近代日本をデザインした先駆者—

このページでの帝都復興計画に関する図版をはじめ、後藤の仕事がわかる関係文書、写真、愛用品などを展示した展示会が江戸東京博物館で開催。復興記念館所蔵の、復興内容を示す模型も特別展示。
 ■開催中～9月9日(日)／江戸東京博物館 常設展示室6F
 9時30分～17時30分(土は19時30分まで開館、入館は閉館の30分前まで)／月休／常設展観覧料(一般600円)で見ることができる／墨田区横網1-4-1／TEL03-3622-9974(代表)

状幹線である明治通りが計画区域から除外されていること、東西の主幹線である靖国通りは最後まで直線的な線形で計画されていたものが、最後の段階で駿河台の地形に合わせてわずかに南へ迂回するような旧来の道筋に変更されていること、直線的に計画されていた蔵前橋通りの西側部分が次第に後退し、ついには本郷通りで茗岐坂と一直線が結ばれなくなってしまうことなどがわかる。

一方で、当初案から一貫して維持された考え方もある。たとえば、東京駅から丸の内にかけては手がつけられないこと、逆に東京駅八重洲口側では駅から一直線に京橋の筋に直行して東へ走る駅前通りである八重洲通りがシンボリックな幹線として計画されていること、昭和通りが南北の主軸として位置づけられていること、その計画路線の線形が終始変わらないことなどである。隅田川東岸の三ツ目通り、四ツ目通りの幹線としての位置づけも変わらない。

最後に地図からは読み取れないけれども、重要なことを二、三、ひとつは、これだけの大事業が震災からわずか七年、昭和五(一九三〇)年までに完了しているという事実である。このことは、いかに災害前にさまざまな準備ができていたかということ、そして大事業をこなすだけの人材がそろっていた、ということを物語っている。これも後藤新平の東京に対する偉大な貢献のひとつなのである。

もうひとつは、後藤は物理的空間だけでなく、それを動かす制度もつくったということ。内務省に都市計画の法制と諸制度を調査する組織(都市計画調査委員会)と、これを担当する部局(都市計画課)を創設するための予算を措置したのは当時内務大臣であった後藤新平であり、その組織の奮闘によって都市計画法が生まれたのである。一九一九年の都市計画法は土地区画整理事業を制度として初めて採用した。これによって帝都復興事業が土地区画整理を行うことの端緒が開かれたのである。

鉄が計画されている。歩道も広く、並木は四列である。現在の水準からいっても首都の顔にふさわしい景観を生み出しているのである。

これらの区画整理地区においては、この帝都復興事業以降ほとんど街路事業は行われていない。つまり帝都復興の街路がこの地域一帯の都市基盤として今日まで機能し続けているのだ。いやむしろ、昭和通りの中央分離帯が立体交差用地に化けてしまったように、戦後の都市計画は帝都復興事業の遺産を食いつぶして生き延びてきたともいえるのだ。

しかし、区画整理の街路パターンをよく見ると、その姿は必ずしも帝都復興事業の独創というものでもない。江戸時代からの町割を活かすところは活かし、例えば晴海通りのように市区改正で生まれた新しい幹線道路も、新たに拡幅して新時代の街路としてふさわしいものにするといった改良を加えている。

そのせいもあるが、帝都復興事業によって整備された街路は完全に基盤の目状になるのではなく、それまでの町割や微地形、区画整理の施行状況などに合わせて、少しずつ軸がずれてい

る。これが一般に無機質になりがちなグリッドパターンの道路形状に細かな地区別の変化や個性を与えることにつながっている。

他方、土地区画整理が新たな道路敷地を生み出す唯一の手法であったため、細かな街区の集積として地区一帯がとらえられることになる。このため、東京駅に突き当たる現八重洲通りや国会議事堂をアイストップに仕組んだ桜田門交差点からのアプローチなどごく少数の例外を除くと、都市をシンボリックなモニュメントの効果的な配置によってとらえる、といったパロディ的な都市構成からはほど遠い道路パターンとなっている。これが今日の東京に建築的な個性を感じることができない原因なのかもしれない。

ただし、大震災直後の都市計画にそこまでの夢を求めるのは酷だろう。むしろ、街路断面や橋梁設計、復興公園の設計、RC造の復興小学校のモダンデザインなど個々の部門における創意工夫を評価すべきであろう。単純で安価な旧状復帰(いわゆる「復旧」)ではなく、新たにによりよいものを創りあ

置によってとらえる、といったパロディ的な都市構成からはほど遠い道路パターンとなっている。これが今日の東京に建築的な個性を感じることができない原因なのかもしれない。

ただし、大震災直後の都市計画にそこまでの夢を求めるのは酷だろう。むしろ、街路断面や橋梁設計、復興公園の設計、RC造の復興小学校のモダンデザインなど個々の部門における創意工夫を評価すべきであろう。単純で安価な旧状復帰(いわゆる「復旧」)ではなく、新たにによりよいものを創りあ

ける「復興」のロマンは、細部にこそ宿っている。それが都市東京の特色であるともいえる。

これに対して全体的な都市構造の大改造というロマンは、予算額の切りつめという現実によって、夢をひろげた事業予算総額四十億円案から三十億円、二十億円、十億円、そして実施された八億円へと、徐々に戦線後退を余儀なくされたのである。この実施案は、奇しくも震災の二年前、東京市長だった後藤新平が打ち上げた、いわゆる東京改造八億円計画とほぼ同額であった。大風呂敷といわれた案が事前に検討されていたからこそ、震災復興の計画も迅速に立案・実行されたのである。

計画案の変化にしたがって、近代東京ができていく様。

幹線道路の計画をよく見ると、計画段階で細かな変更が数多く行われており、それが現在の都市景観を決定づけている。その経緯が、残されているいわゆる甲案、乙案、第一案、第六案、基礎案などの変化から読み取ることができ、大変興味深い。

たとえば、当初、上野駅前・万世橋駅前には広大な駅前広場が計画されていたこと、万世橋駅前広場は早々に断念されるが、上野駅前の大広場は第六案まで生き延びていたこと、外郭の環