

復興 再考

東京の主要幹線 震災復興道路

1923（大正12）年9月1日、関東大震災が発生。東京中で建造物が崩壊、街は火の手に包まれた。それから90年。「帝都復興計画」で再建された橋梁や道路、公園などの社会基盤が復興の記憶を現在に伝えている。



震災復興道路の軸となった「昭和通り」と「靖国通り」

東京の交通を支える主要幹線道路の原型

関東大震災の発生まで、東京は江戸時代以来の都市構造を引き継いでおり、街の大きな改造はされていなかった。そのため、大量の人口が集中する大都市であるにもかかわらず、大通りの裏手には狭い路地が複雑に入り組み、木造の長屋が密集、さらに災害時の避難場所となる公園も少なかった。この都市構造が、関東大震災時の大火災や避難困難などの原因になった。

「帝都復興計画」では、壊滅状態となった東京の街に近代的な都市基盤を整備するとともに、市域を拡大していくために、骨格となる道路を整備する案が盛り込まれた。その軸となったのが、第一号幹線「昭和通り」と、第二号幹線「大正通り（現・靖国通り）」で、この二つの通りを基準としてそれぞれに並行する形で道路が計画される。国の事業として

幅員22m以上の「幹線街路」52本が、東京市の事業として幅員11mから22mの「補助線街路」122本が整備された。その他区画内の道路等も含め、整備された道路の総延長は750kmにも及んだ。

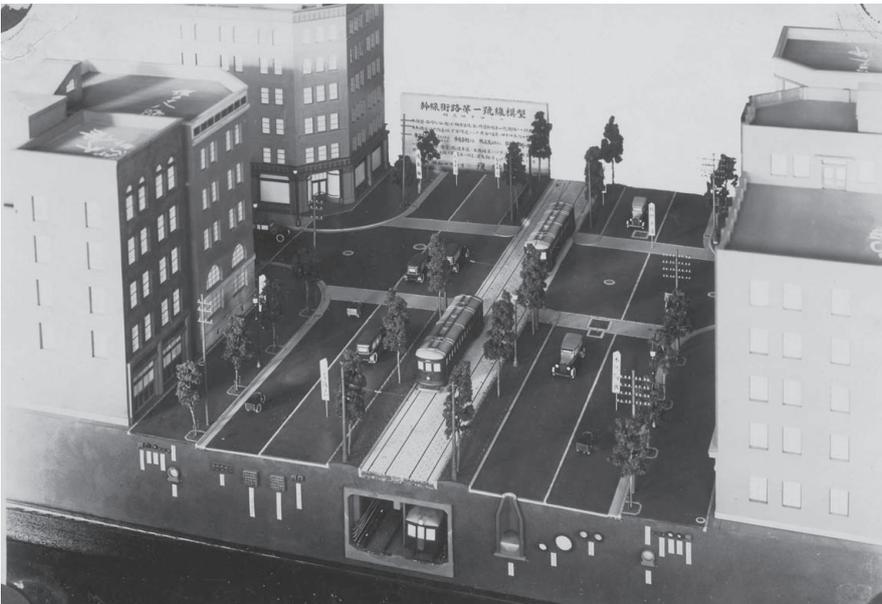
江戸時代以来の道路が、未舗装で車と歩行者が混在する形であったのに対し、帝都復興計画で建設された道路は舗装され、歩道を分離するなど、車と歩行者双方の利便性を向上。また、幅員を広げ、街路樹を植えることで延焼遮断帯としての役割も充実した。このような近代的な設計思想が取り入れられた先進的なものであったため、交通量が当時に比べて激増した今日においても、90年前の姿からほぼ変化せず、主要幹線道路として利用され続けている。

本稿では幹線道路の中でも特に著名な5本を取り上げる。

過去



昭和通り



上) 現在の上野駅から浅草方向を望む。正面の道路が昭和通り、奥に伸びるのが浅草通り
下) 幹線第一号の模型。路面電車や地下鉄が計画されているのがわかる

現在



震災復興道路の軸のひとつ「幹線第一号」昭和通り。江戸以来の幹線道路である中央通りと並行し、三ノ輪から新橋までをつなぐ東京の新たな南北の軸として計画され、「昭和」という新しい時代の名にちなみ、「昭和通り」と名づけられた。

当初は、幅員72mにも及ぶ道路として計画されたが、予算縮小の結果、最終的には幅員44mで建設された。道路の両側にはゆったりとした歩道が整備され、中央には分離帯を兼ねた緑地が設けられた。現在、中央分離帯の上空には首都高1号上野線が走る。

◆基本データ◆

区間：台東区大関横丁交差点～
港区新橋交差点
延長：約8.0km
幅員：44m

過去



靖国神社前の「九段坂」。江戸時代は、この丘の傾斜に9層の石段が造られていたという

◆基本データ◆

区間：新宿区新宿大ガード東交
 差点～中央区浅草橋交差
 点
 延長：約8.0km
 幅員：36m

幹線第二号。当初の名前は「大正通り」。震災復興を期に幅36mに拡幅された。南北軸である昭和通りに対して、大正通りは東西の軸として整備された。靖国神社の前を通ることから、戦後、「靖国通り」と改名された。神社前の「九段坂」は、江戸時代以来、急勾配の坂として知られていたが、事業実施の際に、市ヶ谷方向に頂上を移動し傾斜を緩和したという。現在でもゆるやかに続く坂の先に靖国神社の鳥居が見える。

靖国通り

現在



永代通り

過去



日本橋から呉服橋方面を望む

幹線第三号。皇居の大手門から発し、日本橋・兜町を東西に横切ったのち、隅田川を越えて江東区へ至る。帝都復興第一橋梁の永代橋を通ることから、永代橋通りと名付けられた。江戸の経済、商業、物流の中心地であった日本橋。現在、永代通りと中央通りが交わる日本橋交差点付近では、いくつもの再開発事業が進む。

◆基本データ◆

区間：千代田区大手門交差点～
 江東区日曹橋交差点
 延長：約6.5km
 幅員：33m

現在



過去



有楽町から銀座方面を望む。外濠をまたぐ位置に数寄屋橋がかかる

◆基本データ◆

区間：千代田区祝田橋交差点～
江東区東雲交差点
延長：約6.5km
幅員：36m

幹線第四号。東京随一の繁華街・銀座の中央を貫き、銀座四丁目交差点、歌舞伎座前を経て、勝どき方面へ至る。当初は「歌舞伎通り」と呼ばれていた。

歌舞伎通りが江戸城外濠をまたぐ場所にはかつて、石造りの二連アーチ橋「数寄屋橋」が架かっていた。1958（昭和33）年、首都高の建設に伴い外濠が埋め建てられ、橋も取り壊されたが、「数寄屋橋」の名は現在でも地名として残っている。

晴海通り

現在



八重洲通り

過去



八重洲口方面を望む。正面には東京駅の屋根が見える

幹線第七号。1914（大正3）年に開業した東京駅を正面に望み、八重洲口からまっすぐ東方向に伸びる。開業時の東京駅には丸の内側の改札しかなかったが、復興に伴い八重洲通りに近代的なオフィスビルが建ち始め、東京駅から八重洲側へと向かう人が増えたため、1929（昭和4）年に八重洲側にも改札口が設けられたという。東京駅八重洲口を発着する長距離バスの主要動線にもなっており、日本各地へと向かうバスが行き交う。

◆基本データ◆

区間：千代田区八重洲口～中央
区佃
延長：約2.5km
幅員：44m

現在





初期の復興計画における道路網図（大正15年4月）。当時は実現されなかったが、現在の環状道路、放射道路が計画されていた。
 所蔵：公益財団法人後藤・安田記念東京都市研究所市政専門図書館

道路の未来

拡大する東京、進む道路交通網の整備

帝都復興事業で重点的に道路整備が行われたのは、江戸時代以来の中心地である上野、銀座、日本橋や、火災の被害の大きかった下町、現在の江東区、墨田区など、主に東京の東側の地域である。しかし、当初の復興計画では整備の範囲はこれにとどまらず、現在の東京都区部のほぼ全域をカバーしていた。財政上の理由から範囲は大幅に縮小されてしまったが、当初描かれた計画が、その後の東京の道路整備の基礎となっている。

太平洋戦争後に策定された戦災復興都市計画も、震災復興計画をもとにしてるとされる。全ては実現しなかったものの、放射状に伸びる幹線道路34路線と、明治通りや外堀通りなどの環状道路8路線が計画された。その後、高度成長に伴う交通量増加への対応や、1964年の東京オリンピック開催に向けて、道路整備が

加速する。オリンピックのメイン会場と東京各地を結ぶ青山通りや環状七号などが整備され、さらに、渋滞解消を目指して首都高速道路が建設された。

2012（平成24）年4月1日現在、東京都の道路は延べ24,406km。膨大な交通需要に対応しているほか、災害時の救援物資の輸送道路や延焼遮断帯としての役割も担う。一方で、人口や交通量は増加を続け、慢性的な渋滞等の問題も生じている。

交通の円滑化にむけて現在も道路網の拡大が進む。帝都復興事業でも構想された環状二号が開通へと向かっている。また、渋滞解消を目指して、新たに首都圏三環状道路が建設されている。大深度地下を活用したトンネル構造や、周辺の開発事業とあわせた道路整備など、新しい技術と手法を駆使しながら、道路整備は続いている。

【参考文献】後藤新平 越澤明著

【過去写真所蔵】土木学会土木図書館