



主催 国立研究開発法人 建築研究所 日時 2021年3月

都市計画・建築法制100周年を記念して ～首都東京の都市計画を中心に

越澤 明

講師プロフィール【越澤明 こしざわ あきら】

北海道大学名誉教授、東京経済大学元客員教授。1952年生れ
東京大学工学部都市工学科卒、東京大学大学院博士課程修了
工学博士(東京大学)。北海道大学退職後、

政策研究大学院大学特別講師(2018年～現在)。

住宅生産振興財団顧問(2014年～2018年)、

住宅保証支援機構理事長(2016年～2019年)。

国土交通省や全国の自治体(犬山市、美濃市、守山市、品川区、台東区など)
のアドバイザー、審議会など歴任。鎌倉市市政功労者。

主な著書は、『東京の都市計画』(岩波新書)、『満州国の首都計画』(ちくま学芸
文庫)、『復興計画』(中公新書)、『大災害と復旧・復興計画』(岩波書店)、『後
藤新平』(ちくま新書)、『東京都市計画の遺産－防災・復興・オリンピック』(ちく
ま新書)など。

日本の城下町、宿場町、湊町は関ヶ原前後に形成、約400年余の歴史。
訳は大名の領地が確定、兵農分離、地侍が家臣化、豪農の土着化、
街道・回船。江戸は最大の城下町。人口100万、世界最大の都市。



幻の「帝都復興計画」

66年ぶりに原図発見

後藤新平の壮大施策 国家予算の2倍の巨費

近代日本の都市計画の生みの親と言われ、東京市長や内務大臣などを歴任した後藤新平が、大正十一年九月一日の関東大震災直後に手がけた「帝都復興計画」の原案図で、都市計画の研究者が六十六年ぶりに「発掘」した。この計画は、「大ぶろしき」と評された後藤らしい規模の壮大さが災いしてか、時の長老政治家らに受け入れられず、結局、縮小の憂き目に。計画の中心は知られてはいたが、原図が見つかったのは初めてで、理想通り表現していれば、今の東京の街並がまるで違っていたはず。この計画の概略がよくわかる。図面と研究の一部は、明日三日発売の月刊誌「東京人」で紹介される。

大ぶろしき？大幅縮小の憂き目



「帝都復興計画」の原案図を発見した越沢明氏



66年ぶりに紹介される原図

図面を発見したのは、神奈川県都市部主筆で工学博士の越沢明さんです。日本の都市計史の研究が専門な。内務省の技術者で、計画立案に携わった故山田博愛氏の孫が、昨年、都市計画協会（東京・千代田区）に寄贈した資料を調べていた。この図面に気づいた。

「帝都復興計画」は、関東大震災の翌日に成立した山本権兵衛内閣で内務大臣になった後藤新平が、大被害を受けた東京の再建を自指して直ちに組み立てる計画のままで進められたが、靖国通り（大正通り）は四十

四町か三十八町だ、その他二十町のものは二十町を参考に、当時の国家予算の倍に相当する三十億円の巨費を投じるなどの基本方針の下に練り上げられた。

越沢さんが見つけた図面は、縦一辺余、横〇・八辺弱、計尺一万分の〇の白地図に縮尺をかき込んであり、ほぼ山手線の内側に当たる地域に道路、広場、公園などを示している。

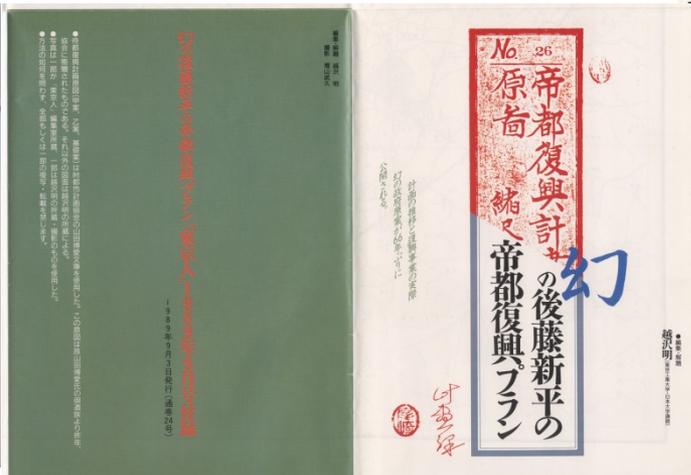
それによると、隅田川の白鬮（しらびげ）橋から下流にかけて、かなりの部分で川の両岸に公園が計画されていた。しかし、現実には、浅草の吾妻橋上流一キ足らずの両岸に隅田公園が出来ただけ。また、道路も昭和通り（今幅四十四町の計画のまま進められたが、靖国通り（大正通り）は四十

後藤新平 幕末の安政 代総裁、通信相兼鉄道院総裁、外相、東京市長など要職に就いた。昭和四年死去。

・1983年：震災から60周年、お言葉。昭和天皇「一言だけ申し上げたいのは、後藤新平が非常に膨大な復興計画を立てたが、もし、それが実行されていたら、東京の戦災は非常に軽かったんじゃないかと思って、今さら実行されないことを非常に残念に思う」

・復興計画の政府原案の図面は、各種の帝都復興誌に、収録されず、謎となっていた。

・1989年 復興計画の政府原案図面を発見し、公表（雑誌『東京人』の付録カラー）粕谷一希さんが決断、当時若手の坪内祐三さん。



★明治21年(1888年) 明治政府が東京市区改正条例

①明治期、市区改正(市街地の改良という意味)

黎明期の都市計画。都心部のみ。成果はごく一部。

道路の拡幅(日比谷通りなど、路面電車が費用負担が多い)

伝染病対策で、下水道の一部着手(後藤新平内務省衛生局長)

公園は多数を計画、しかし、官庁街に日比谷公園の新設のみ

★大正8年(1919年)、都市計画法、国と道府県に行政組織 都市インフラを計画的に、社会政策(衛生、スラム)と関係

②大正期、**都市問題の深刻化**、都市計画の誕生

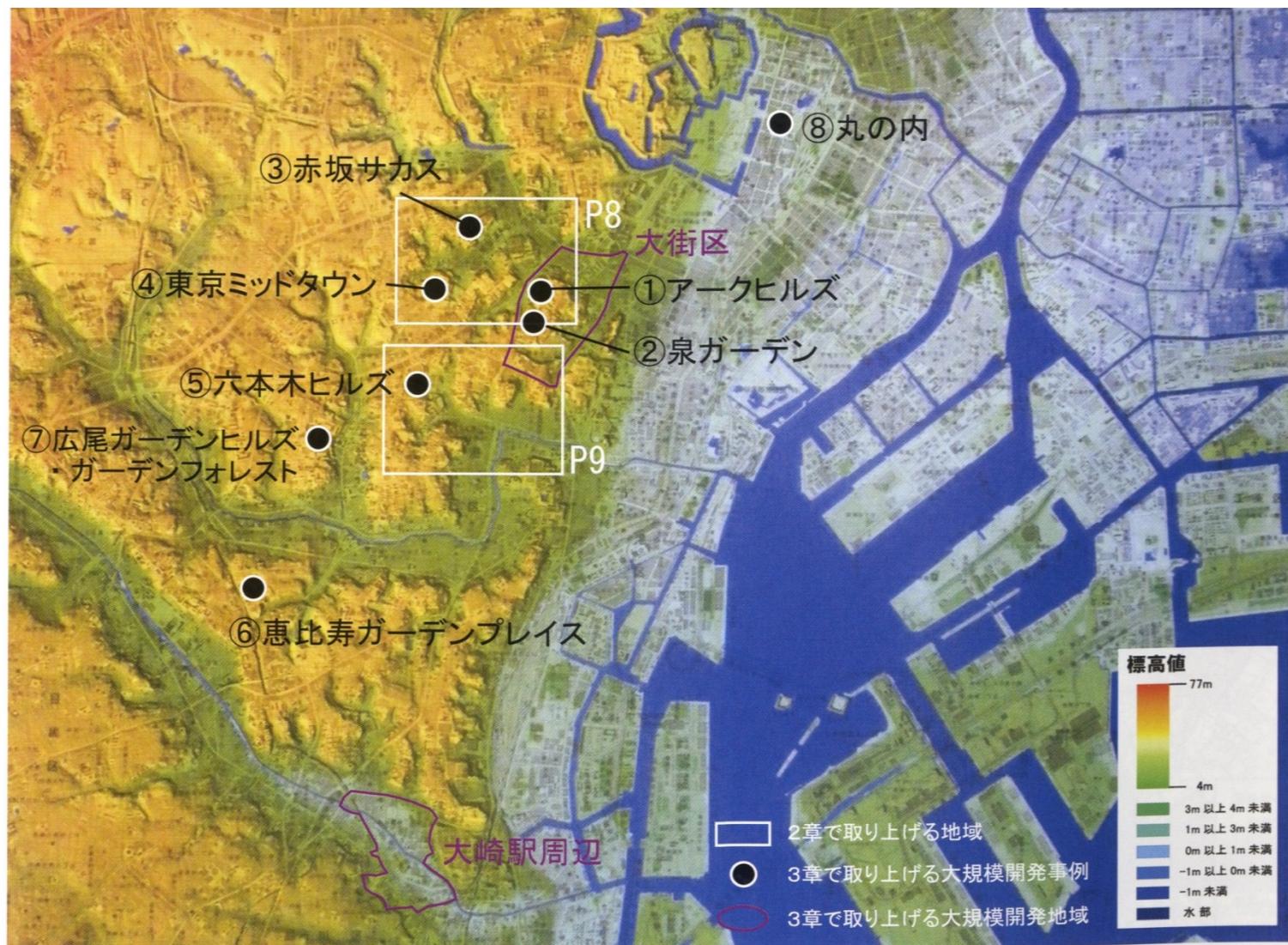
大正7年(1918年)、内務省の大臣官房に都市計画課を設置。

大正8年(1919年)、都市計画法および市街地建築物法の公布。

最初は全国6大都市で都市計画が開始

※都市計画課は、法律を扱う事務官、技術は土木(道路、運河)、
建築(用途地域、区画整理)、造園(公園、風致地区)の三分野。

東京区部の地形。台地(武家地、街道筋、農地)と低地(武家地、町人地、農地)が入り組む。



資料：「東京都区部」1:25,000 デジタル標高地形図 国土地理院*1)

東京都心の緑は、大名屋敷の由来が多い

作成:越澤明+森ビル



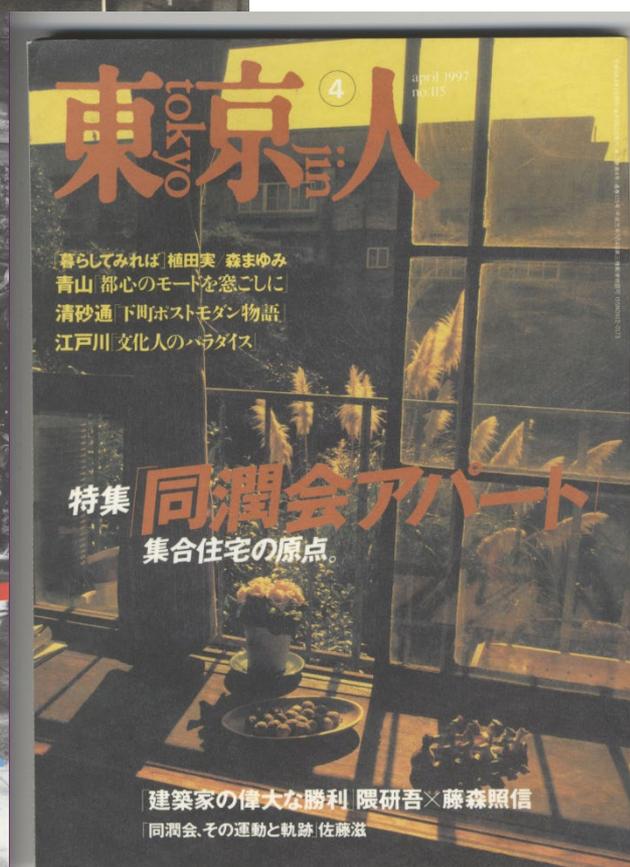
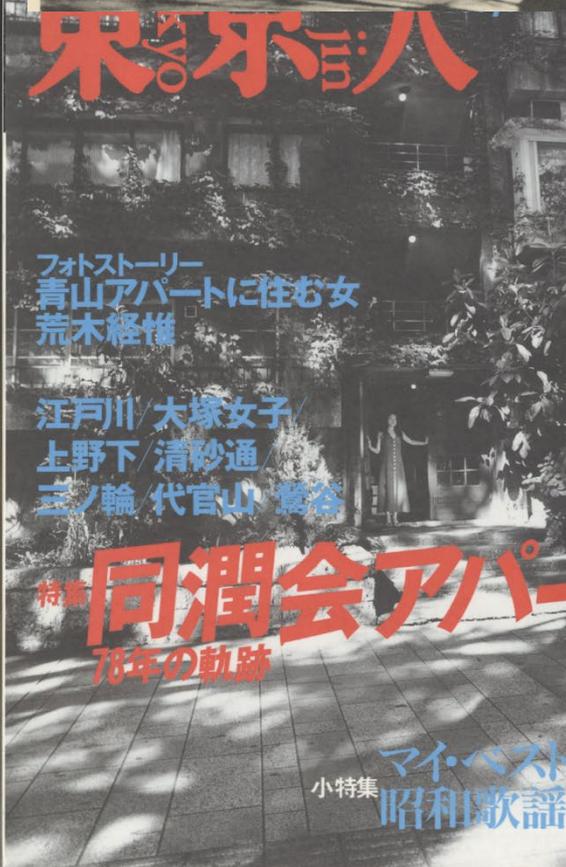
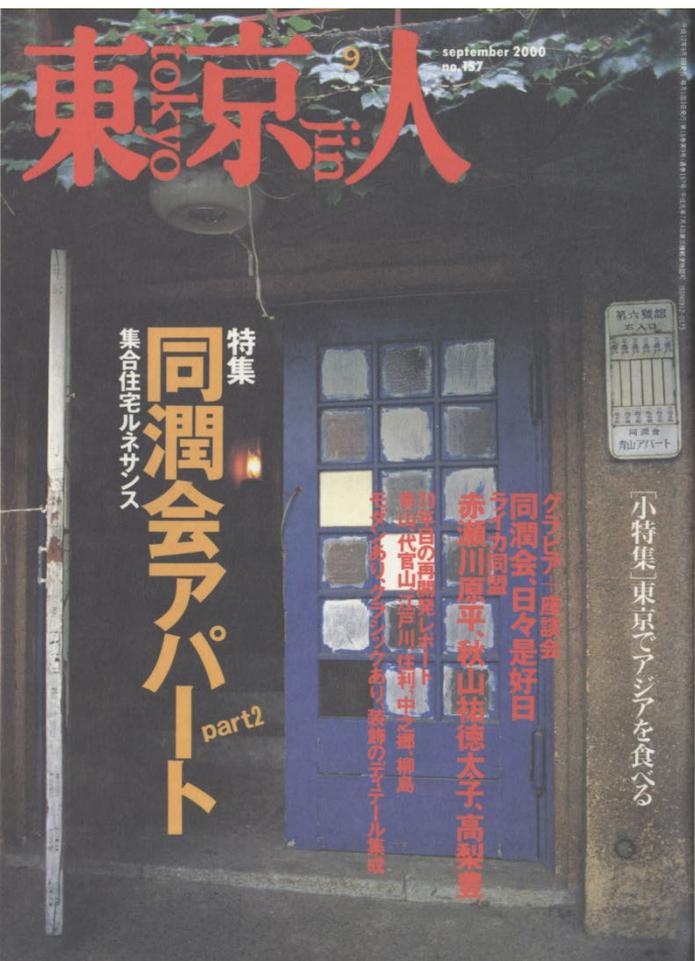
2013年、東京駅の復元と合わせて、
行幸通りの中央部分を広場化。都心の美観が回復。
外国大使の信任状奉呈式の馬車はここを通る。



台東区の密集市街地、根岸での取り組み。 約7年前、防災道路(幅6メートル)を実現。安全になる。



『東京人』何度も、 同潤会の特集



日本の大都市圏は、世界にない独特の特色が存在：鉄道の発達。鉄道が発達した大都市圏、東京(横浜、埼玉、千葉)、名古屋、京都・大阪・神戸、福岡

具体的には、

1) 都心及び郊外の鉄道が発達。

鉄道サービスを都市圏内エリアでくまなく享受。

すべての社会階層が鉄道サービスを利用。

2) 鉄道乗り換え駅(拠点駅)が、副都心となり、商業、オフィスが集積。

特に、東京では、多数の駅が、副々都心となっている。

結果として、大都市でありながら、生活しやすい。

3) 民間鉄道会社が存在し、強力。郊外電車が発達、郊外鉄道の多くは民営。沿線の住宅地開発、デパート、スーパーマーケット、バス、学校、病院まで経営、総合企業。

私鉄が沿線の都市経営をしている。

4) 私鉄、JR、公営鉄道がよい意味で競争し、サービスが向上。近年、JRの収益は商業施設。

欧米は国営、市営のみでサービス悪い。

5) 1960年代、JR、公営、私鉄の相互乗り入れを首都の都市計画の一環で、都市政策として開始し、これが成果を上げた。世界で初めて。

6) 鉄道の高架・地下化、駅前広場の整備について、国の都市計画の補助金で推進してきた。

費用は、鉄道会社の負担が少ない。

1930～50年代、杉並区、JR中央線の沿線でも都市化が開始。
杉並区の東部は、スプロールで道路狭く、地震で危ない市街地。
写真は、西部で、地主による計画的な開発、良好住宅地に。



5 戦後の東京大都市圏の都市計画・都市政策

空襲で、日本の115都市が焼け野原、戦災復興計画を立案。

東京では駅前のみ実施。行政の力不足で、他の市街地は実施できず。仙台、名古屋、広島などは市街地全体の都市改造を実現。

東京の戦災復興計画では、駅前広場は実現。幹線道路の新設が未着工。

1960年代にモータリゼーションで市街地の道路混雑、深刻。

人口急増で、住宅不足。→ 都市政策が必要。

1960年代から今日まで営々と実施。

1) 郊外電車の輸送力の増強。

郊外電車と地下鉄の相互乗り入れ、世界で初

←政府の都市政策として。1964年オリンピック時に実施

郊外電車の複々線化、高架・地下化を政府の補助金で実施。

2) 遠隔地の郊外に、政府は公団で大規模なニュータウンを建設、鉄道延伸・新設が計画の含まれている。

東急は、新線を建設し、民営で大規模ニュータウンを建設。

3) 駅前の副都心を整備。駅舎を建て替え、商業施設を誘致。バスターミナルの整備。駅周囲に再開発を実施。

近年、駅前の再度の再開発が、東京駅、渋谷駅などで、進行中。

仙台の定禅寺通り、戦災復興で新設。
中央部は公園を兼ねる。冬はイルミネーションで有名。
近年、カフェ設置を認める。ジャズフェスティバルなど。
写真は、約15年前。全国ではコロナ対策で、積極的に認
めるようになった。写真は仙台市から越澤明に提供。



国の動き

近年の動き、歩いて楽しい都市

ウォーカブル・シティ

東池袋の再開発、公園がカギ

フランスの動き、シャンゼリゼの改修

ワールドカップ、2024年オリンピック

車道を歩行者空間に

既存の都市空間をどう再編するか？

国の都市政策・建築政策として、何をすべきか？

- ①法体系、法制度の整備、
インフラ系では、ほぼ完成
- ②都市空間の活用維持。エリアマネジメント
- ③事前防災、災害復興、
密集地の整備、不燃化特区、最近進行
被災マンションの建て替え、
区分所有の処理が難問
権利調整、資金融資、
同潤会のスラム改良の現代版必要？

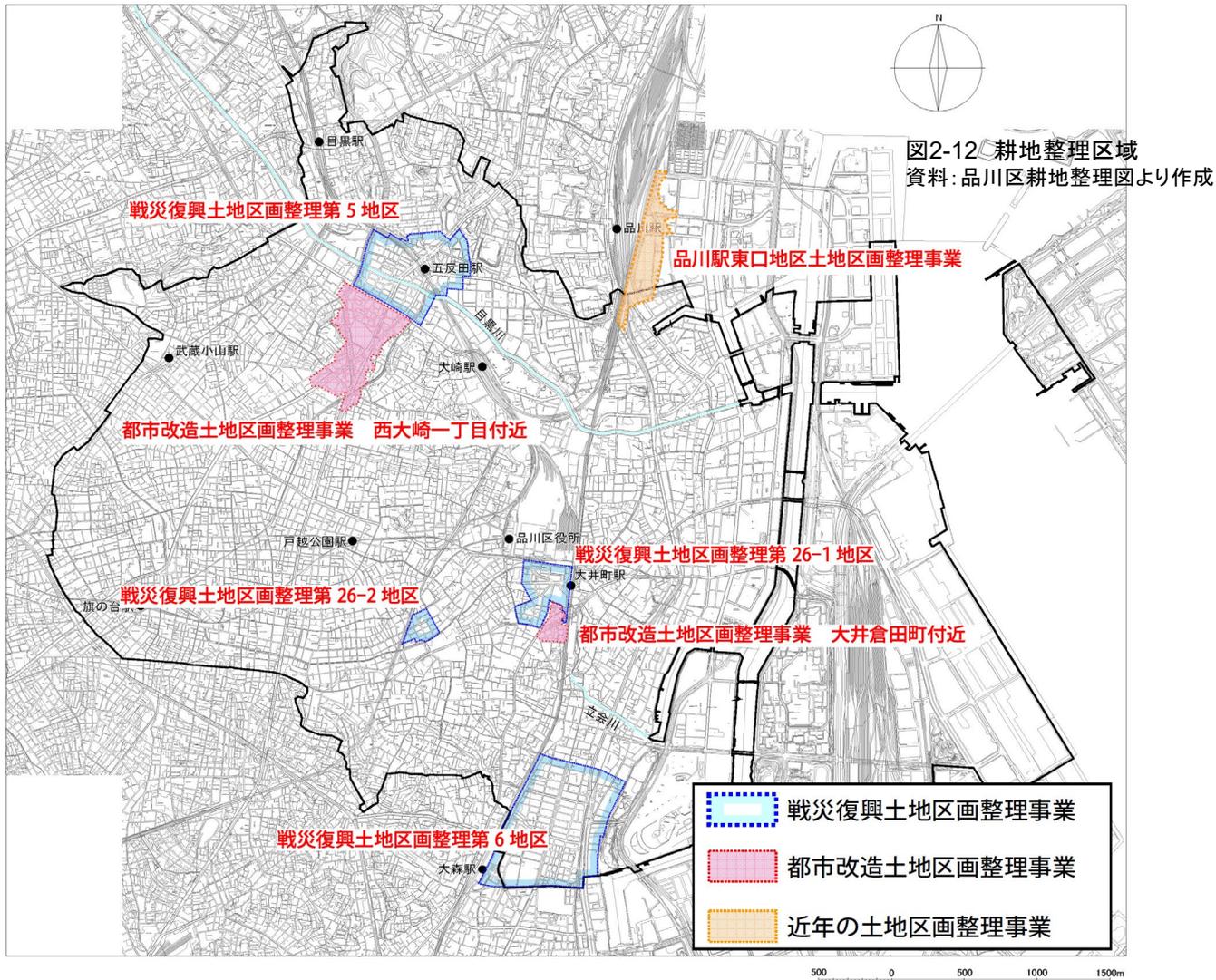


図2-13 土地区画整理区域

資料:震災・戦災復興等土地区画整理事業地区の索引図(東京都HP)
甦った東京 東京都戦災復興土地区画整理事業誌(東京都)
より作成

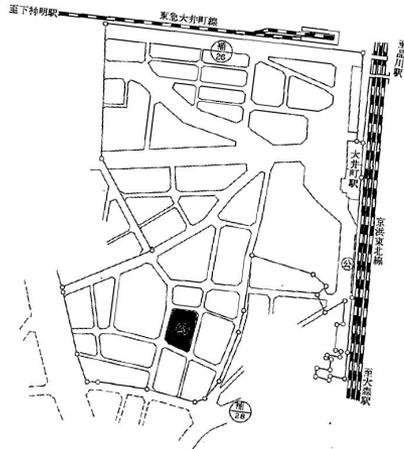
戦災復興土地地区画整理第 26-1 地区事業 (大井町駅)

事業目的：街廊の造成、宅地規模の適正化、未利用地の宅地化、過密住宅地の解消

施行面積：11.85ha

施行年度：昭和 25～43 年度

公共施設：補助 26 号線 (幅員 15m)、補助 28 号線 (幅員 33m)、公園 1 箇所 (2,044m²) 駅前広場 (7,738m²)



都市改造土地地区画整理事業 (大井倉田町付近)

大井倉田地区：現在の大井一丁目から大井四丁目付近
地区面積：4.7ha

事業告示：昭和 38 年 4 月 13 日

換地処分：昭和 44 年 1 月 16 日

換地確定図



戦災復興土地地区画整理 事業 第 26-1 地区 (昭和 25～43 年)



東京オリンピック関連の道路は2種類

①未整備であった幹線の都市計画道路(放射、環状)

②首都圏整備計画で、高架の首都高速道路→着工

(都の刊行物を元に編集加工、文章は越澤明。雑誌『新都市』掲載)

建設進む
オリンピック関連街路



▲拡幅が進む放射4号線(青山通り、青山1丁目交差点)
右手は赤坂御所、左手は現在は青山ツインタワービル、ホンダビル
等が建ち並ぶ。



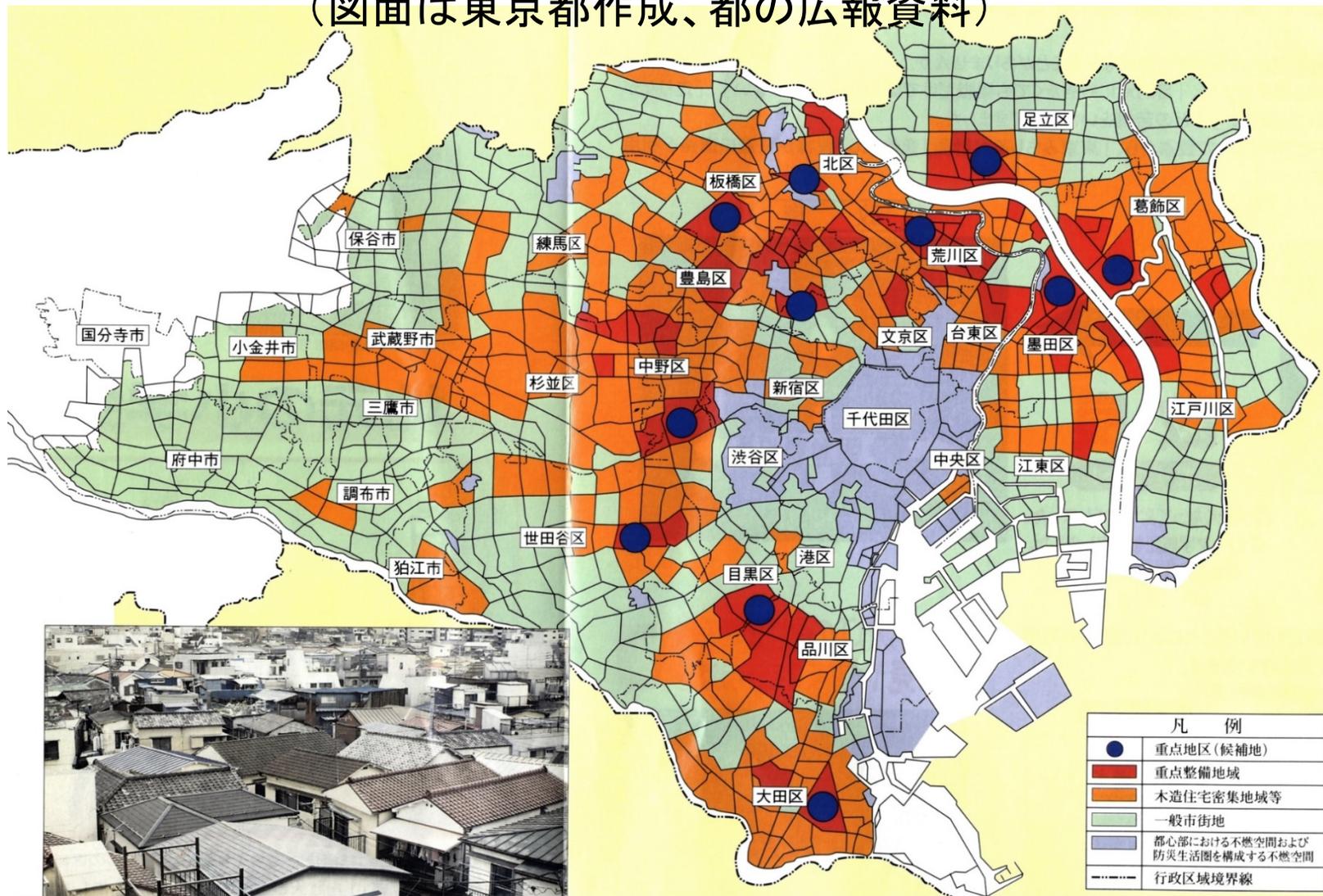
▲放射3号線 目黒区柿ノ木坂附近
(環状7号線、放射3号線立体交差箇所)



▲環状7号線と青梅街道立体交差工事中
都市計画の実施は沿道の土地利用を大きく変化させる力を持つ。

阪神・淡路大震災の教訓→1997年「防災都市づくり推進計画」。東京の密集市街地の存在を公表。

(図面は東京都作成、都の広報資料)



副都心の1つ、池袋。1つ隣駅の東池袋駅付近がこの数年、激変。東池袋駅に直結し、数棟の高層再開発が完成、さらに工事中。大きな公園も完成し、評判。豊島区の新庁舎(隈研吾の設計)。1946年計画の幹線道路(環状5号線の2)も工事中。

