

長尾馬失新卷
邊說拘我後者聖憲

長尾馬失新卷

東京市電氣局

冬身本屋平
冬身本屋平

秘

帝都復興計画ニ關スル意見書

參與 丹羽 鋤 彦
參與 長尾 半 平

復興院總裁後藤子爵閣下

帝都復興計画ニ關スル意見書

大正十二年十一月

參與丹羽 鋤彦

參與長尾 半平

帝都復興計画ハ單ニ從來ノ所謂都市計畫トハ自ラ其意義ヲ異ニスルモノアルヘク大震災ノ後ヲ承ケ總裁閣下ノ標語トシテ撰ハレタルト聞ク轉禍爲福ノ根本義ニ基キ帝都百年ノ大計ヲ樹立スル上ニ些ノ遺憾ナキヲ期スヘキモノニシテ左記ニ項ヲ重要視スルコトヲ忘ルヘカラ

ス

(一) 交通計畫ヲ立テ主要街路ノ施設及其規格ヲシテ之ニ支障ヲ與ヘサル

樣計畫スルコト

(二) 現在ニ於ケル周圍幾多ノ事情ニ拘束セラレントスル拙速主義若

クハ妥協主義ヲ排スヘキコト

然ルニ復興院ノ提案ヲ見ルニ事實ニ於テ此ニ要項ニ副ハサルモノアルヲ深ク遺憾トスルモノナリ 其所謂甲案及乙案ハ勿論其決定ニ近キ案ナルモノニ至リテモ餘リ多ク現存セル事情ニ拘束セラレ主客ノ目的ヲ顛倒シテ交通計畫ヲシテ妥協的ニ既成都市計畫案ニ追隨セシナントスルノ止ムヲ得サルニ至ラシム 是レ首相並ニ總裁閣下ノ參與會議ニ於ケル訓示演說ニ照ヌモ決シテ其主旨ニ協フモノト云フヘカラス 又ニ聞ク處ニヨレハ

ベアード博士ハ該案ヲ見テ「是レ單ニ街路ノ幅員ヲ廣大ニシタルニ

止り帝都ノ計画ヲ以テ目スヘキモノニアラス苟モ帝都ノ計画ニ於テハ
高速度交通路線ヲ最初ニ決定スルヲ忘ルヘカラストノ斷案ヲ下サレタ
リト實ニ至言ト云フヘシ或ハ言ハン國家ノ有限的財政ヲ無視シテ無限
的理想ヲ満足セシムヘカラスト生等ト雖トモ徒ニ空想ニ近キモノヲ捉
ヘ來リテ之ヲ實現セント試ムルモノニアラサルハ言フ迄モイキコトニシテ
深思熟慮尚帝都ノ文化的復興及經濟的復興ノ施設ヲシテ遺憾
ナカラシメント欲スルニ過キサルナリ

大東京區域内ニ於ケル交通状態ヲ按スルモ本年度ニ於テ既ニ六億ノ
乗客ヲ輸送シ大正二十七年即今ヨリ十五年後ニ於テハ市内タケニ
テモ十二億以上ヲ輸送セサルヘカラス之ヲ路面電車ニ求メシカ更ニ市

2.

内郊外ヲ通シテ貳百哩ノ延長ヲ圖ルモ六億以上ノ解決ヲ望ムヘカラスシテ
其根本的解決ハ高架、路下其孰レカノ高速度交通ニ賴ラサルヘカラスハ
識者ヲ俟ツ迄モナキ自明ノ理ナリトス次ニ解決セントスル要件ハ東京
ヲ以テ一中心ノ都市トナスヘキカ或ハ二中心以上ノモノト見做スヘキカノ問
題ナリトス是等ハ人爲的ニ誘導シ得ヘキモノナキニアラスト雖モ世界
ニ於ケル大都市ノ現状及傾向ニ鑑ミ東京ノ現状ニ徴シ丸ノ内及日本
橋京橋邊ヲ含メル半徑壹哩位ノ一都心トナスノ妥當ナルヲ認ムルモノナ
リ而シテ交通問題ノ解決ニ最困難ナルハ乗客ノ總數ニ對スルモノニアラ
スシテ其乗客數ノ時間別分配ノ不平均ニシテ即チ都心ニ向ワテ出入
スル朝夕ノトラフシ、アワレニ對スル高速度交通ノ輸送能力ノ算定ニ歸

着スルモノナリトス

高架、路下其孰レヲ主トスヘキカニ就テハ自カラ定論アリト雖トモ東京ノ如キ地質及地震地帯等ノ關係ヨリ精細ナル科學的研究ノ結果ヲ俟ツテ後決スヘキモノナリ 乍併今日生等ノ有スル智識經驗ヲ以テスレハ東京ニ於テモ尚路下式ヲ主トシテ採用スヘキ基礎ヲ變スル必要ナキモノノ如ク唯局部的ニ特殊ノ事情ニ應シ其設計施工ノ上ニ周到ナル用意ヲ必要トスルモノアルハ勿論ナリトス

又路下式高速度交通網ノ選定ニ當リ如何ナル系統形式ヲ採用スヘキカ恐ラクハ「ターナー」式ニ據リ「U」字形ト直線トノ混成トスルカ或ハ「ペーターセン」式ニ採リ「ハイバラボラ」ト直線ノ混成トスルカ二者

3.

其一ヲ選フノ外ナキモト思ハルカ故ニ左ニ其利害得失ヲ比較セントス

「ターナー」式ノ利害

- (イ) 各系統ノ地點ニ達スルニ一回ノ乗換ヲ以テ足ル
- (ロ) 米國ニ於ケル河湖ノ沿岸ニ發達シタル半圓形ノ都市ニ對シテ案出セラレタル法式ナルヲ以テ東京ヲ隅田川及東京灣トニ限ラレタル區域トスルトキハ恰適ノ一計畫タルヲ失ハスト雖トモ江東ノ地區ヲ開却スル能ハストスレハ其本來ノ意義ニ反スル變則的系統ノ混成ヲ認メサルハカラサルニ至ル

- (ハ) 乗換ヲ一回ニセントスル爲メニ曲線ヲ多クシス市中心ニ達スルノ距離

ヲ延長セシム

「ターゼン」式ノ利害

(一) 一中心ノ都市ノ交通系統ニ適ス

(二) 都市ノ全地區ヲ大約均等ニ區劃シ其間ニ路面電車線ヲ適當ニ配設スレハ都心ヨリ四哩ヲ距ル地點ニ於テモ半哩乃至四分一哩ノ最長距離ニ於テ路面若クハ路下ノ交通機關ヲ利用スルノ理想ヲ實行スルヲ得

(三) 曲線ノ數ト度トヲ減少スルヲ得ルヲ以テ營業費ト運轉時間ニ於テ利スル處大ナリ

(四) 都心ニ達スルニ有效ニ集約セシムルヲ得ルノミナラス又其距離ヲモ減縮シ得ラルヘキヲ以テ朝夕ノ「ラフジアワー」交通ヲ緩和スルニ

4

利アリ

(一) 將來築港完成ノ後臨港線トノ連絡ニ供フルニ便ス

(二) 各系統ノ地點ニ達スルニ多クハ一回ニテ足ルヘシト雖トモ二回ヲ要スルモ

ノアリ

要スルニニ式各利害得失ヲ異ニスルモアリト雖トモ東京市ニ對シテハ

「ターゼン」式ヲ以テ帝都ノ復興ニ相當スル交通計畫(附圖第一号)ナ

リト斷言スルヲ躊躇セス若シ夫レ直ニ附圖第一号計畫ヲ採用スル能ハサ

ル事情アリトモハ附圖第二号(復興院第一案ニ交通系統ヲ入レタルモノ)ヲ以

テ満足スルノ已ムナキニ至ルヘシ 說聞土木學會ノ提案ニカハル計畫圖ニ左

ニ式ノ利害得失ヲ精査覈考ノ後遂ニ「ターゼン」式ヲ準用スルニ至レリト

今徒ニ目前ノ豫算金額ヲ縮少スルニ没頭シテ帝都百年ノ交通ニ要スル
經費ト時間ノ節約トヲ犧牲ニスルコトアリトモハ是レ決シテ寛假スヘキ
ラサル大問題ニシテ偏ニ閣下ノ明断ニ訴ヘント欲スルモノナリ 幸ニシテ
交通計画ノ大本確立シ街路ノ施設及規格之ニ伴フテ決定ヲ見ルニ至ラ
ハ閣下ノ所謂世界的ニ批難ナキ計画ヲ遂ゲ其期待ニ答カサルモノト云
フヲ得ヘシ

斯ノ如ク記述シ來ラハ或ハ附圖第一号若クハ第二号ノ計画ヲ実行スルニ
ハ過大ニ豫算額ヲ増加スルモノナルヘシトノ誤解ヲ招クコトナキヲ保シ難シ
ト雖トモ精細ニ比較研究セラルルコトヲ得ハ事實ハ必ス將來ニ向フテ其
得ル處大ナルニ比シ現在ニ於テ失フ處少キヲ証スヘク唯區劃整理ノ業務上

多少ノ困難ヲ加フルニ過ギサルモノアルノミナルヲ認ムルニ至ラン乎

茲ニ生等カ閣下ノ參與會議ニ於ケル訓示ノ主旨ヲ體シ忌憚ナキ早
見ヲ吐露スル所以ノモノハ此再ヒ來ラサル機會ニ直面シテ帝都復興ノ
根本義タル交通計画ヲ輕視セラレタルノ結果歐米ノ大都市ニ於ケルカ如
キ苦キ經驗ヲ繰返シテ列國ノ嘲笑ヲ招クノ愚ヲ學フコトナキヲ欲スルノ
微衷ニ外ナラス閣下幸ニ之ヲ諒セラレンコトヲ

帝都復興計画ニ關スル意見書

參與 丹羽 鋤 彦
參與 長尾 半 平



復興院總裁後藤子爵閣下

帝都復興計画ニ關スル意見書

大正十二年十一月

參與丹羽鋤彦

參與長尾半平

帝都復興計画ハ單ニ從來ノ所謂都市計畫トハ自ラ其意義ヲ異ニスルモノアルヘク大震火災ノ後ヲ承ケ總裁閣下ノ標語トシテ撰ハレタルト聞ク轉禍爲福ノ根本義ニ基キ帝都百年ノ大計ヲ樹立スル上ニ些ノ遺憾ナキヲ期スヘキモノニシテ左記ニ項ヲ重要視スルコトヲ忘ルヘカラス

(一) 交通計畫ヲ立テ主要街路ノ施設及其規格ヲシテ之ニ支障ヲ與ヘサル

樣計畫スルコト

(二) 現在ニ於ケル周圍幾多ノ事情ニ拘束セラレントスル拙速主義若クハ妥協主義ヲ排スヘキコト

然ルニ復興院ノ提案ヲ見ルニ事實ニ於テ此ニ要項ニ副ハサルモノアルヲ深ク遺憾トスルモノナリ 其所謂甲案及乙案ハ勿論其決定ニ近キ案ナルモノニ至リテモ餘リ多ク現存セル事情ニ拘束セラレ主客ノ目的ヲ顛倒シテ交通計畫ヲシテ妥協的ニ既成都市計畫案ニ追隨セシナントスルノ止ムヲ得サルニ至ラシム是レ首相並ニ總裁閣下ノ參與會議ニ於ケル訓示演說ニ照スモ決シテ其主旨ニ協フモノト云フヘカラス 又ニ聞ク處ニヨレハ

ベアード博士ハ該案ヲ見テ「是レ單ニ街路ノ幅員ヲ廣大ニシタルニ

止り帝都ノ計画ヲ以テ目スヘキモノニアラス 苟モ帝都ノ計画ニ於テハ
高速度交通路線ヲ最初ニ決定スルヲ忘ルヘカラス トノ斷案ヲ下サレタ
リト實ニ至言ト云フヘシ或ハ言ハン國家ノ有限の財政ヲ無視シテ無限
的理想ヲ満足セシムヘカラスト 生等ト雖トモ徒ニ空想ニ近キモノヲ捉
ヘ來リテ之ヲ實現セント試ムルモノニアラサルハ言フ迄モオキコトニシテ
深思熟慮尚帝都ノ文化の復興及經濟の復興ノ施設ヲシテ遺憾
ナカラシメント欲スルニ過キサルナリ

大東京區域内ニ於ケル交通状態ヲ按スルモ本年度ニ於テ既ニ六億ノ
乗客ヲ輸送シ大正二十七年即今ヨリ十五年後ニ於テハ市内タケニ
テモ十二億以上ヲ輸送セサルヘカラス 之ヲ路面電車ニ求メシカ更ニ市

2.

内郊外ヲ通シテ貳百哩ノ延長ヲ圖ルモ六億以上ノ解決ヲ望ムヘカラスシテ
其根本的解決ハ高架、路下其孰レカノ高速度交通ニ賴ラサルヘカラスハ
識者ヲ俟ツ迄モナキ自明ノ理ナリトス 次ニ解決セントスル要件ハ東京
ヲ以テ一中心ノ都市トナスヘキカ或ハ二中心以上ノモノト見做スヘキカノ問
題ナリトス 是等ハ人爲的ニ誘導シ得ヘキモノナキニアラスト雖モ世界
ニ於ケル大都市ノ現状及傾向ニ鑑ミ東京ノ現状ニ徴シ丸ノ内及日本
橋京橋邊ヲ含メル半徑壹哩位ノ一都心トナスノ妥當ナルヲ認ムルモノナ
リ 而シテ交通問題ノ解決ニ最困難ナルハ乗客ノ總數ニ對スルモノニアラ
スシテ其乗客數ノ時間別分配ノ不平均ニシテ即チ都心ニ向ワテ出入
スル朝夕ノ「ラッシュアワー」ニ對スル高速度交通ノ輸送能力ノ算定ニ歸

着スルモノナリトス

高架路下其孰レヲ主トスヘキカニ就テハ自カラ定論アリト雖トモ東京ノ如キ地質及地震地帯等ノ關係ヨリ精細ナル科學的研究ノ結果ヲ俟ツテ後決スヘキモノナリ 乍併今日生等ノ有スル智識經驗ヲ以テスレハ東京ニ於テモ尚路下式ヲ主トシテ採用スヘキ基礎ヲ變スル必要ナキモノノ如ク唯局部的ニ特殊ノ事情ニ應シ其設計施工上ニ周到ナル用意ヲ必要トスルモノアルハ勿論ナリトス

扱路下式高速度交通網ノ選定ニ當リ如何ナル系統形式ヲ採用スヘキカ恐ラクハ「ターナー」式ニ據リ「U」字形ト直線トノ混成トスルカ或ハ「ペーターセン」式ニ採リ「ハイパラボラ」ト直線ノ混成トスルカ二者

3.

其一ヲ選フノ外ナキモト思ハルカ故ニ左ニ其利害得失ヲ比較セントス

「ターナー」式ノ利害

- (イ) 各系統ノ地點ニ達スルニ一回ノ乗換ヲ以テ足ル
- (ロ) 米國ニ於ケル河湖ノ沿岸ニ發達シタル半圓形ノ都市ニ對シテ案出セラレタル法式ナルヲ以テ東京ヲ隅田川及東京灣トニ限ラレタル區域トスルトキハ恰適ノ一計畫タルヲ失ハスト雖トモ江東ノ地區ヲ閉却スル能ハストスレハ其本來ノ意義ニ反スル變則的系統ノ混成ヲ認メサルハカラサルニ至ル
- (ハ) 乗換ヲ一回ニセントスル爲メニ曲線ヲ多クシ又部心ニ達スルノ距離

ヲ延長セシム

「ペーターゼン」式ノ利害

(一) 中心ノ都市ノ交通系統ニ適ス

(二) 都市ノ全地區ヲ大約均等ニ區劃シ其間ニ路面電車線ヲ適當ニ配設スレハ都心ヨリ四哩ヲ距ル地點ニ於テモ半哩乃至四分一哩ノ最長距離ニ於テ路面若クハ路下ノ交通機關ヲ利用スルノ理想ヲ實行スルヲ得

(三) 曲線ノ數ト度トヲ減少スルヲ得ルヲ以テ營業費ト運轉時間ニ於テ利スル處大ナリ

(四) 都心ニ達スルニ有效ニ集約セシムルヲ得ルノミナラス又其距離ヲモ減縮シ得ラルヘキヲ以テ朝夕「ラフシアワー」交通ヲ緩和スルニ

4.

利アリ

(五) 將來築港完成ノ後臨港線トノ連絡ニ供フルニ便ス

(六) 各系統ノ地點ニ達スルニ多クハ一回ニテ足ルヘシト雖トモ二回ヲ要スルモノアリ

要スルニニ式各利害得失ヲ異ニスルモノアリト雖トモ東京市ニ對シテハ「ペーターゼン」式ヲ以テ帝都ノ復興ニ相當スル交通計畫(附圖第一号)ナリト斷言スルヲ躊躇セス若シ夫レ直ニ附圖第一号計畫ヲ採用スル能ハサル事情アリトモ附圖第二号(復興院第一案ニ交通系統ヲ入レタルモノ)ヲ以テ満足スルノ已ムナギニ至ルヘシ 說聞土木學會ノ提案ニカハル計畫圖ニ右ニ式ノ利害得失ヲ精査覈考ノ後遂ニ「ペーターゼン」式ヲ準用スルニ至レリト

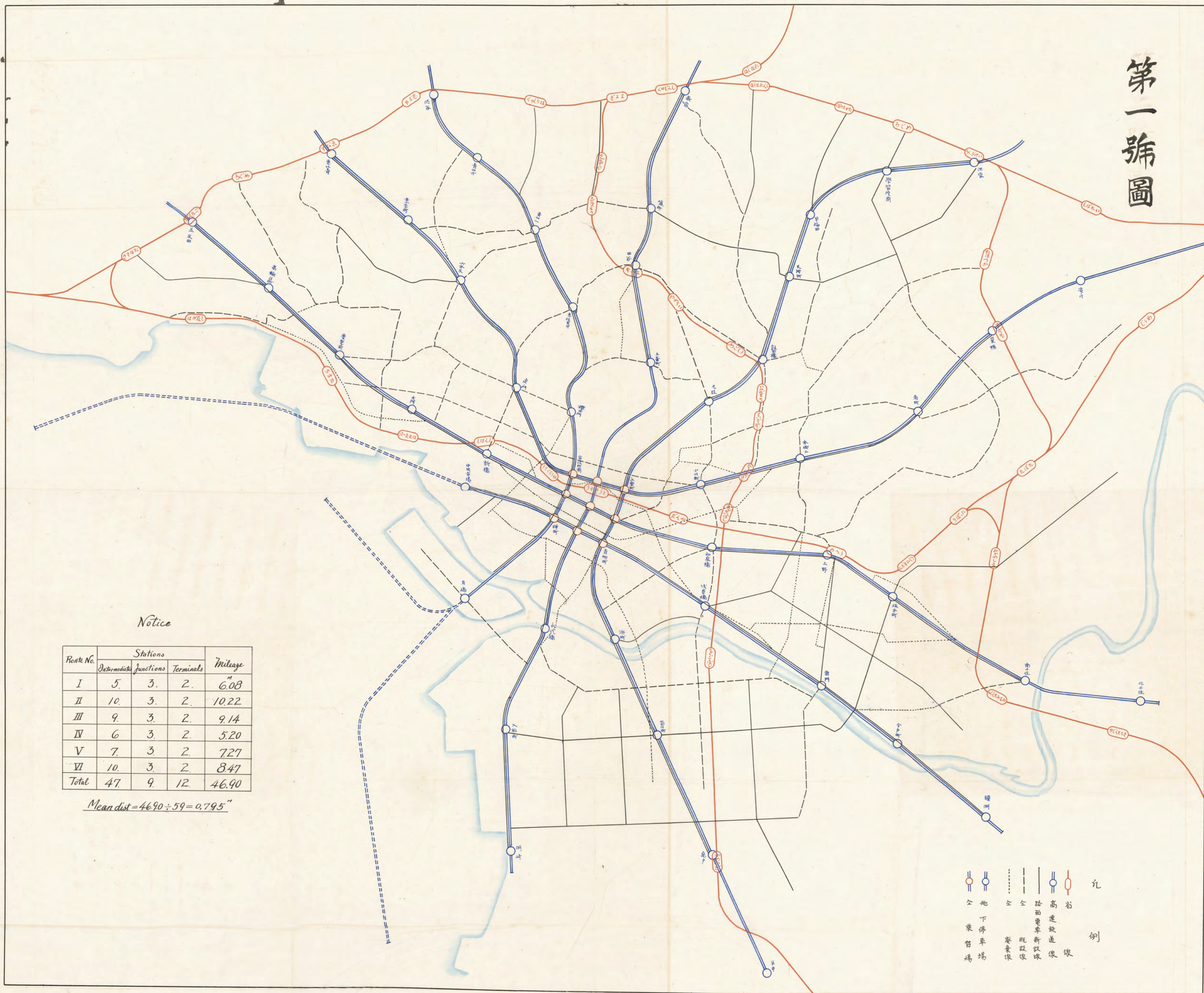
今徒ニ目前ノ豫算金額ヲ減少スルニ没頭シテ帝都百年ノ交通ニ要スル
經費ト時間ノ節約トヲ犧牲ニスルコトアリトセハ是レ決シテ寛假スヘカ
ラサル大問題ニシテ偏ニ閣下ノ明断ニ訴ヘント欲スルモノナリ 幸ニシテ
交通計画ノ大本確立シ街路ノ施設及規格之ニ伴フテ決定ヲ見ルニ至ラ
ハ閣下ノ所謂世界的ニ批難ナキ計画ヲ遂ケ其期待ニ答カサルモノト云
フヲ得ヘシ

斯ノ如ク記述シ來ラハ或ハ附圖第一号若クハ第二号ノ計画ヲ実行スルニ
ハ過大ニ豫算額ヲ増加スルモノナルヘシトノ誤解ヲ招クコトナキヲ保シ難シ
ト雖トモ精細ニ比較研究セラルルコトヲ得ハ事實ハ必ス將來ニ向フテ其
得ル處大ナルニ比シ現在ニ於テ失フ處少キヲ証スヘク唯區劃整理ノ業務上

多少ノ困難ヲ加フルニ過ギサルモノナルノミナラザ認ムルニ至ラン乎

茲ニ生等カ閣下ノ參與會議ニ於ケル訓示ノ主旨ヲ體シ忌憚ナキ卑
見ヲ吐露スル所以ノモハ此再ヒ來ラサル機會ニ直面シテ帝都復興ノ
根本義タル交通計画ヲ輕視セラレタルノ結果歐米ノ大都市ニ於ケルカ如
キ苦キ經驗ヲ繰返シテ列國ノ嘲笑ヲ招クノ愚ヲ學フコトナキヲ欲スルノ
微衷ニ外ナラス閣下幸ニ之ヲ諒セラレンコトヲ

第一號圖



Notice

Route No.	Stations			Mileage
	Intermediates	Junctions	Terminals	
I	5.	3.	2.	6.08
II	10.	3.	2.	10.22
III	9.	3.	2.	9.14
IV	6.	3.	2.	5.20
V	7.	3.	2.	7.27
VI	10.	3.	2.	8.47
Total	47.	9.	12.	46.90

Mean dist = $46.90 \div 59 = 0.795$

公 地 下 乘 督 場
 全 全 路 面 電 車 新 設 線
 高 速 鐵 道 省 例

第二號圖

