

後藤新平生誕 150 周年記念・第 17 回「都市問題」公開講座

経世家・後藤新平—その生涯と業績を語る

● 2007 年 9 月 1 日 (土) 13:30 ~ 17:30 ● 場所: 江戸東京博物館 1 階ホール ● 主催: 財団法人東京市政調査会 ●

講演 I

後藤新平と 東京都市計画

越澤 明氏
北海道大学大学院教授



越澤 明 (こしさわ あきら)

1952 年生まれ。国土交通省社会整備審議会委員として都市計画法改正、景観線三法制定などに関わる。著書に『東京の都市計画』(岩波新書)、『東京都市計画物語』(ちくま学芸文庫)、『満州国の首都計画』(ちくま学芸文庫)、『復興計画』(中公新書)など。アジア経済研究所発展途上国研究奨励賞、日本都市計画学会石川賞、土木学会著作賞、日本都市学会奥井記念賞、などを受賞。

本日は後藤新平生誕 150 周年記念の公開講座ということです。私の専門は都市計画ですが、主催者である財団法人東京市政調査会はいさまでなく後藤新平が東京市長時代、1922 (大正 11) 年に設立した日本初の都市問題に関するシンクタンクで、雑誌『都市問題』を発刊し、調査研究と政策提言を行ってきました。また、同じく後藤新平が 1917 (大正 6) 年、内務大臣時代に設立した都市研究会は、現在は財団法人都市計画協会という名称になっていますが、都市計画法の制定運動、雑誌『都市公論』の発刊など、行政に近い立場から都市政策について活発な

活動をしていました。後藤新平に縁が深い組織の主催で、今回このような場を設けていただいたことを大変嬉しく思っています。

本日の演題は、「後藤新平と東京都市計画」です。後藤新平は台湾総督府民政長官、満鉄初代総裁として都市計画、上下水道、港湾、鉄道、建築規則など、社会資本整備について大きな業績がありますが、今日は東京に限定してお話をしたいと思います。



1989年8月2日 読売新聞夕刊

今日配布させていただいた資料（次頁）は、私の編集・解題による「幻の後藤新平の帝都復興プラン」（雑誌『東京人』1989年9月号の付録）の復刻です。この付録は長年その存在が謎となっていた後藤新平による帝都復興計画の政府原案の図面を初めて世の中に公表し、それに対する私の解説を裏面に記したものですが、かなり反響を呼びました。

後藤新平の政府原案が震災から66年後に世の中で公表された経緯についてご説明いたします。帝都復興院の勅任技師（局長級）であった山田博愛さんという人は、内務省都市計画課の創設時から後藤新平の腹心であった内務官僚・池田宏（道路課長、初代都市計画課長、社会局長官、帝都復興院計画局長）の下で、技術方のトップにいて、草創期の都市計画の技術面すべてを担当した方です。

約20年前、山田博愛さんのお孫さんが段ボール数箱分の資料を都市計画協会に寄贈しました。その中に帝都復興計画の政府原案（甲乙案など4枚の図面）があることを私が発見したわけですが、私が見つけなく

66年ぶりに甦る後藤新平
の幻の帝都復興プラン

越沢 明

（令之製圖室第一案）案 甲 東京地圖



後藤新平の幻の帝都復興プラン（甲案、都市計画協会蔵、『東京人』1989年9月号付録）

ても、いずれ誰かが資料整理をすれば発見したとは思うのですが、そのまま埋もれていた可能性もあります。この4枚の図面は大変貴重なものだということで、都市計画協会の会長室に大事に保管されています。

ちょうど同じ頃、偶然ですが、雑誌『東京人』から後藤新平について書いて欲しいという依頼がありました。実は後藤新平プランの図面を発見したのですが何とか掲載できませんかということを、当時の都市出版の柏谷一希社長、望月重威さん、私の担当だった現在評論家の坪内祐三さんにお願いしたところ快諾していただき、都市出版にとっては思い切った決断だったと思うのですが、大判カラー印刷の付録として入れていただくことになりました。ただし、残念ながら付録というものは公共図書館ではどこでも綴じ込み保存はされていないように聞いております。今日の講演会に主催者のご厚意で縮小複刻していただき、大変ありがとうございます。この複刻資料を踏まえながら、帝都復興計画の知られざる成果、また当時の構想から今日はかなり違った状況になったことなど、パワーポイントを使いながらお話ししたいと思います。

1. わが国の社会資本整備の父、都市計画の父「後藤新平」

言うまでもなく我が国の社会資本整備、特に都市計画関係は後藤新平の大変大きな功績がございます。後藤新平は非常に特異な経歴をたどった政治家です。その幅広い業績に対応してしかるべき評価はされているのかというと、これだけ著名な方ですが、東京都庁や東京駅には後藤新平の銅像はありません。しかし、当時、大正という時代の中で先頭を切って、また彼が信頼を寄せる有能な官僚、学者、専門家たちを引っ張りながら行ってきた、その大きな成果のひとつが都市計画です。

東京の都心・下町は江戸の城下町に關東大震災の復興計画が重なって出来上がっています。また、後藤新平は3度、鉄道院総裁となって鉄道行政を確立し、今日の新幹線のルーツである広軌構想を推進しました。後藤新平は東京をつくった大恩人であり、JR グループの基礎をつくっ

た先駆者です。しかし、東京都は太田道灌には触れても後藤新平への評価は積極的とはいえず、東京駅前の銅像も鉄道庁初代長官の井上勝です。したがって、江戸東京博物館で後藤新平生誕 150 周年記念の展示が実施されたことの意義は大きいといえます。

19世紀後半には欧米では著名なパリ都市改造、ウイーン都市改造が実施されていますが、英語では都市インフラの市街地改造を意味するアーバン・インプルーブメントという言葉が20世紀初めまで使用されています。今日のタウン・プランニング、シティ・プランニングという言葉が初めて誕生し、都市計画の法制度が国レベルで確立したのはイギリスが最初で1909年でした。その10年後の1919（大正8）年という欧米諸国と比較してもかなり早い時期に、日本では都市の社会資本整備、社会政策の一環として都市計画の法制度が導入されました。これは後藤新平の功績ですが、その後は財政問題、土地問題などが制約となり、日本国内では都市計画の具体化はいろいろなことで苦労をしています。

日本の場合、安土桃山時代の城下町建設でたいへん立派な都市をつくりており、江戸を含めて明治以降は基本的にはそのストックの転用でけております。かつての大名屋敷が明治以降の公共施設に転用されてきたわけです。ですから、他の欧米諸国の統一国家とは異なり、日本では近代国家の成立の中で都市基盤整備に必ずしも政府が取り組まない。国家政策のプライオリティとしては落ちるということが日本の特色でした。

明治後半には東京も人口が伸びて、工場もでき、すでに公害問題も発生してきます。日本の城下町は、行き来は駕籠か徒歩、物流は水運による船が一般的で、馬車を使っておりません。したがって道路の幅が狭く、不足しており、また一方では、近代的な上水道、下水道は完備しておりませんので、伝染病、スラムなど都市の衛生問題が発生してくる。問題山積の中で、後藤新平のような政治家が都市計画、都市問題の取り組みを先頭に立って引っ張ったことの恩恵を、その後の我々はいろんな意味で受けていると思います。

右・中：永田秀次郎市長による 1924 年、1930 年の東京市民への訴え。
左：1952 年、没後の句碑建設会による永田秀次郎略伝。



今日は詳しくは触れることができませんが、後藤新平を支えた政治家、官僚、学者の存在が重要な意味を持っています。一家言があり有能な方々が、後藤新平を慕って周りに集まってくる。例えば東京市長時代の助役に、後藤は信頼する 3 人の内務官僚を引き連れました。それは、永田秀次郎（内務省警保局長、震災当時の東京市長、拓務大臣、戦前の東京市政調査会会长）、池田宏（復興局後は京都府知事、神奈川県知事、東京市政調査会研究担当理事）、前田多門（後藤内相秘書官、内務省第 2 代都市計画課長、東久邇内閣・幣原内閣の文部大臣、戦後の東京市政調査会会长）という名前に「田」が付く人でした。後藤は、「疊」（たたみ）という字は 3 つの田で宜しいと書くと言って、3 人の助役に思い切って任せ、東京市政要綱など骨格の政策づくり、人事や人材登用、東京市政調査会の設立など、大きな骨のところは自らリーダーシップを發揮してやっていました。

また、学者で言えば、後藤新平のブレーンというか、都市政策上の同志といいますか、私にとっても出身大学の系譜では大先輩の大先輩になる、東大教授の佐野利器（東京市政調査会の創設時から 35 年 6 か月と最長の理事、1946 年～51 年の間は選出された前田多門会長がページと

なり、副会長として会長職を代行）という建築界の巨頭がおりました。佐野利器は、東京駅を設計した建築家、辰野金吾東大教授から授業で「日本では実は欧米の建築学では分からぬことがある。それは地震の問題である」と聞いて、建築の耐震工学を自ら研究し、卒業後ただちに母校の講師となり、建築構造学、耐震工学を開拓しながら、一方では、住宅問題、都市計画、建築法規に取り組み、40代の若さで建築界のリーダーになりました。佐野利器は後藤新平の依頼により帝都復興院理事、帝都復興院廃止後は東京市建築局長となり、区画整理断行の先頭に立ち、小公園と一体となった鉄筋コンクリート造の立派な小学校を建設するなど、幅広い活動をして、後藤新平を都市政策、都市計画の学問と社会実践の両面で、第一に支えた学者です。

後藤新平は奥羽列藩同盟の地、仙台藩の支藩に相当する水沢出身であり、明治期の立身出世には大きなハンディキャップがあったはずですが、後藤新平の才覚を見抜いた時々の権力者、高位の上司によって、青年時代から愛知県病院長、内務省衛生局長、台湾総督府民政長官まで、さらに満鉄初代総裁を経て通信大臣に就任するまで、何度も抜擢を受けてその地位に上り詰めています。そのためか、後藤新平はいずれの任地、職務でも慣例にとらわれず人材を登用しています。新渡戸稻造、浜口雄幸、十河信二、正力松太郎などは後藤新平との縁が深い方々です。

このように後藤新平の周りには前向きの活動をする意欲的な方々が多いということで、後藤新平像は大変おもしろいというのが私の印象です。

2. 帝都復興計画とは何であったのか

それはさておき、1923（大正12）年9月から12月まで、帝都復興計画の立案過程は、帝都復興院の関係者の記録・発言によると、主に、事業の全体規模、つまり、予算の総枠をめぐって、何度も何度もつくり直し作業を行い、大蔵省との協議でようやくまとまった政府原案が、委員は大臣格の礼遇をした特異な臨時政府機関である帝都復興審議会で長老

委員から縮小すべきとの政治的攻撃を浴びました。帝都復興計画を縮小させよと主張した長老委員の心理は、おそらく、後藤新平が腕をふるう場面を狭めたいという政治的な嫉妬、男の嫉妬であったと理解するのが適切ですが、さらに、帝国議会でも東京への集中投資を忌避する多数派の政友会により予算がカットされるなど辛酸をなめるわけです。

そうした状況下で帝都復興院の関係者は大変苦労をして、復興計画の実質の中身をできる限り維持しようと努力しました。ただし予算の総枠が削減されているため、何かを削らなければならない、事業を絞り込まなければならない。そのため、幹線道路の幅を狭める、隅田公園の規模を3分の1にする、非焼失区域の復興事業は取りやめる、地下鉄や京浜築港は将来の別事業にして外す、共同溝は取りやめる、勝鬨橋は先送りにするなど、涙ぐましい苦労、努力をするわけですが、私のように工学を扱っていますと、その計画縮小の実際状況をやはり図面で明確に確認したい。道路の位置や幅がどのように変わったのか、隅田公園はどこが削減されたのか、どこの橋が先送りになったのか、ということを詳しく確認したいと強く思っておりました。しかし、帝都復興計画の政府原案の図面はどこにも残されておらず、存在しなかったのです。

1930（昭和5）年当時、関東大震災の復興事業が終了したときに内務省、東京市、横浜市、東京市政調査会などさまざまな関係行政機関、団体で復興事業誌をつくりましたが、政府原案の過程について図面は一切付いておらず、縮小前の政府原案について詳しい説明はありません。昭和5年当時の山田博愛さんの断片的な記述などがあるぐらいです。

縮小される前の政府原案の具体的な内容について私自身は知りたいと思っていましたが、図面は存在しないとあきらめていたときに、山田博愛旧蔵資料から帝都復興計画の甲案、乙案、基礎案という名前が付いている図面が出てきて、手に取った私は大変びっくりしました。

今日お配りしている資料の裏面では、私自身が政府原案図面を見て分かった事柄をかなり詳しく解説を書きました。その後、帝都復興計画に

関する目立った研究は私の2冊の本のあとはありませんが、さらに読み込んでいきますと、いろいろな新しい発見もあると思いますので、ぜひ、若い世代の方々が、この帝都復興計画の意味は何なのかを考えていただきたい。震災当時、後藤新平、池田宏、佐野利器、山田博愛たちが真剣に考えて取り組んだ首都東京のビジョン、マスタープランですので、やはり今日でも考察、検証をする意味があるだろうと私は思っております。

では帝都復興計画の政府原案・甲案が、どういう性格のものなのか申し上げます。

後藤新平は、当震災で焼失した区域について全域の土地を国がまず買い取って、都市改造をして、その上で土地を売却するべきと考えていました。これは後藤新平独自の特異な、あるいは非常識な構想ではなく、1872（明治5）年の銀座大火復興である銀座煉瓦街のときにすでに明治政府が実行しております。これを東京の焦土全域に適用してはどうかと後藤新平は考えた。これは当然、日本政府の財政規模から言って無理ということになりました。

そこで、1つの要素は、当時の政府としては、大蔵省としてぎりぎり出せる帝都復興費はいくらなのかということ。もう1つは復興計画としては何が要るのか。その2つの要素から、何度も何度も計画が練り直された結果、最終的に甲案なら大蔵省も了解して審議会、議会に出せることになりました。内務省都市計画局の方々はほとんど帝都復興院という新しい組織に移り、鉄道省のおもだつた中堅幹部も帝都復興院に移り（後藤さんにいい人を引き抜かれて鉄道省の業務に支障があるとまでいわれたほどです）、中央官庁の人材を結集して、その中で立案されたのが、この甲案だったわけです。

甲案では、まず骨格の幹線道路と大公園の位置を決めています。なぜかと言うと、実はこれが決まらないと、その下の補助線道路、小公園が決まらないのです。しかもこの大公園と大規模幹線道路に最も費用がかかりますので、これで予算の規模もだいたい決まってくる。当時、横浜

復興も立案をしていますが、東京をどうするかで予算がすべて決まります。つまり東京の幹線道路、それから大公園をどうするのかというのが根本問題だったわけです。この甲案から残念ながら大幅に縮小されていくわけです。しかし、実際に実施された帝都復興事業は幹線道路の配置は大筋ではほとんど変わっていません。微妙にルートはふっておりますけれども。ただ、残念なことに幹線道路の幅員が大幅に減らされています。これは今からすると都心の幹線道路を用地買収して拡げるのは不可能ですので、もう回復できないことなのです。これはなんとしても残念だったとしか言いようがございません。

新設された縦方向の幹線道路、昭和通りは甲案では幅 72 メートル、実際には幅 44 メートルでつくられ、大正通り（靖国通り）は 36 メートルでした。大阪の御堂筋は幅 44 メートルです。ですから東京、大阪のメインストリートの幅を 44 にした以上、全国の他都市はそれ以下の幅になります。残念ながら大正期以降、日本の都市の中での道路幅がどうしてもこの 44 を突破できない。戦災復興のときには 50 メートル、100 メートルの計画が出てきますが、東京の主な幹線道路が帝都復興事業の 22 メートルという幅のままで、これだと 4 車線でも街路樹と歩道があまり取れません。甲案の縮小によって、東京をはじめ日本全国で、貧困な都市計画をつくってしまったことは残念な限りです。

また、表通りだけを整備しても仕方がない。当時の東京の大問題は、特に下町の区域では、水道も排水溝も満足にない、日照も問題がある非常に劣悪な貸家、長屋がたいへん多かった。スラムと呼ばないまでも、不良市街地そのものです。それをどうするのか、幹線道路の裏側まできちんとつくり直して、最低 4 メートル、6 メートルの生活道路を入れ、排水設備も整えなければならない。

これはたいへん費用がかかりますので、幹線通り新設拡幅という表通りのみとするのか、裏側まで市街地を全面改造するのか、帝都復興院の内部でも論争がありました。最終的に後藤新平は全面改造案を採用した

のですが、佐野利器が関東大震災の前に全面改造のやり方を導入して実績を残しています。新宿2丁目、いわゆる新宿遊郭で大火があり、復興の際に土地の交換分合をしないと不良市街地が再現されてしまうということで区画整理を実現したのです。区画整理はもともと郊外の農地の圃場・水路整備から始まった制度で、ドイツで19世紀に開始されています。それをなんとか市街地にも適用した。たいへん煩雑な手続きになります。土地を評価して、地権者に均等な負担になるようにし、お互いに少しずつ土地を出し合って、4メートル、6メートルの道路をつくる、また土地の交換分合によって敷地をつくり直すということを、佐野利器と彼の弟子である警視庁の建築技師がすでにやっておりました。

帝都復興の際、後藤新平が考えた焦土を全域買い上げるという構想は財政的に無理だと。かといって幹線道路だけでは復興にならないということで、区画整理に取り組んだ。燃えた市街地の全域で土地の権利関係を全部動かすという膨大な作業になるわけですが、焼失地の東京市民から1割の土地を無償で出していただいて、残りの必要部分は有償で買収する、そして土地の交換分合を行いながら、すべての敷地の形状を整然と作り直し、6年半という短期間で都市改造をやり遂げた。

東京の関東大震災による焼失は当時、世界最大の大火でした。有名なロンドン大火、サンフランシスコと比較しても最大の都市大火でした。その復興を6年半という非常に短期間でやり遂げた。阪神・淡路大震災の復興事業は、これよりはるかに小さい面積ですが10年かかっております。それを6年半でやり遂げたということは我々日本人にとって誇りにしていいですし、その意義はもっと知られていいことだろうと思います。

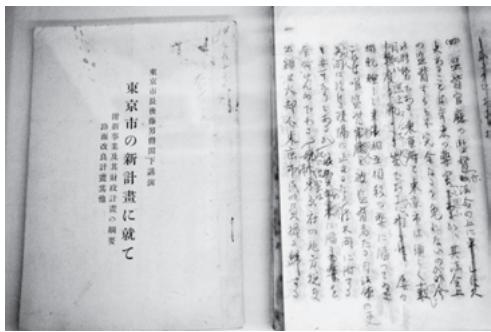
もちろん帝都復興の過程では、東京市民にとって大きな負担がありました。まず仮住まい、バラックを建て、土地の権利が移って、またその場所をどうするか、地元との相談もある。そういう中で今日の東京ができている。帝都復興の恩恵を私たちは受けております。東京の下町区域、

復興の成果（上：昭和通り、中：元加賀小学校と元加賀公園、下：岩本町の広場）『東京人』1989年9月号付録より



関東大震災の復興事業を行った地域は整然としておりまして、現在だいたい市街地は中層ビル化して不燃建築になっています。当時、関東大震災の復興事業の区域の対象外であった地域は、密集市街地となっているところが多く、今でもまちづくり上、防災をどうするかが東京にとってのたいへん大きな課題になっています。

後藤市長講演「東京市の新計画について」いわゆる
8億円計画



そういう意味で、この江戸東京というのは 1600 年前後から始まりました城下町建設としての江戸、特に明暦の大火復興、それから関東大震災の復興という 2 度の都市改造で主にできあがっています。もちろん、戦災復興で駅前広場をつく

った、東京オリンピックで環七など道路をつくるなど部分的な都市開発もございましたが、基本的には江戸と関東大震災の 2 度の都市改造で東京は出来上がっているということです。一方では東京 23 区に 1,000 万人近くの人口が住み、当然、道路や公園が不足してインフラについてはたいへん負荷がかかっています。

幅 44 メートルの昭和通りは、1930（昭和 5）年の完成当時はたいへん緑が多いきれいな並木道がありましたが、戦後、残念ながらその植栽部分を撤去して高速道路用地にして、都市の道路としてはたいへん醜い姿になっている。こうした負荷がきているということです。緑に乏しいとか、コンクリートになっている都市の姿が帝都復興計画によるものだと考えるのは間違いなのです。当初の復興計画の意図が何であったのか。また、そういう目でたどると、当初の帝都復興計画の考え方、帝都復興計画の遺産も見えてくると私は考えます。

昭和天皇は当時摂政宮になられていて、関東大震災の復興の過程はすべてご存じだったわけですが、1983 年の関東大震災 60 周年のインタビューで、「関東大震災で何か思い出は」という問いに、ただ一言だけ、「後藤新平の膨大な計画が実現できなかつたことが残念」と答えられた。戦災のときに、広い道や大規模な公園緑地があれば、アメリカ軍の焼夷弾による東京大空襲でも、おそらく人命の被害はかなり軽減できたので

はないか、というのが昭和天皇のお考えだったということです。

約 20 年前、その壮大な計画の実際の姿は何だったのかというのを私が知りたいと思っていたら、偶然、帝都復興計画の政府原案に遭遇したということです。奥州市の後藤新平記念館に所蔵されている「東京市政要綱」、「帝都復興の議」の文章には、本人が直筆で赤を入れたりしています。後藤新平は実務的なことはすべて優秀な部下またはブレーンに任せておりますけれども、本人は赤で何を入れているのか。後藤新平の都市像、世界観というのは、必ずしもよく分からぬことがあります。ですからまだまだ未解決、未発見のことが多いと思いますので、ぜひそういう点に取り組む若い方が出てくるとありがたいと思っております。

3. 鉄道の広軌化と新幹線

先ほど申し上げたように、都庁と東京駅に後藤の銅像はありませんが、東京駅前には、伊藤博文、井上馨たちと幕末に渡航した井上勝の銅像があります。井上勝は、鉄道は民間ではなくて国でやるべきだという主張をした鉄道庁長官です。それが独立官庁の鉄道院となり、鉄道省へ格上げされ、鉄道行政確立につながりましたが、今日の JR 各社の基礎を築いたのは通信大臣、初代鉄道院総裁であった後藤新平です。

また、新幹線はいろんな意味で後藤新平が発端になっていきます。後藤新平は 3 度の鉄道院総裁として鉄道広軌化の案を繰り返し出し、その都度、原敬の政友会に潰されてきました。後藤新平が鉄道省の工作課長、工作局長に抜擢して広軌案を立案したのが島安次郎という鉄道技師です。そして後藤新平の薦陶をうけた事務官僚が十河信二（帝都復興院經理局長、鉄道省經理局長、満鉄理事、興中公司社長、戦後は郷里の西条市長）でした。十河信二が晩年、国鉄総裁となると、島安次郎の息子、島秀雄さんを技師長に引っ張り出し、後藤新平譲りの指導力でやり遂げたのが東海道新幹線です。日本が誇る新幹線は、指導者、技術者の両面でやはり後藤新平が種をまいたと言えます。今年、JR グループで後藤新



帝都復興院の3局長（上：太田圓三、右：十河信二、左：佐野利器）『帝都復興史』（復興調査協会）より

平の生誕150周年をやってい
るという話は聞いておりませ
ん。後藤新平は傑出した政治
家ではあるけれども、「大風
呂敷」と揶揄され、業績にふ
さわしい注目と評価はまだま
だされていないと私は思いま
す。山田博愛さんが残してくれた帝都復興計画政府原案の
おかげで、帝都復興の実像が
判明し、後藤新平は「大風呂
敷」ではなく、偉大な実践者、
先駆者であることが判明した
のではないかと考えております。

後藤新平のブレーンとなっ
ている方々については、人間としてたいへんおもしろい、研究に値する
方が多いと思うのです。例えば永田秀次郎は警保局長、つまり警察のト
ップですが、実は俳人として一流で、永田青嵐と号します。横網町の震
災復興公園には永田秀次郎震災市長の句碑があり、後に東京市政調査会
の会長もされています。こういう方々が彼の右腕でした。

この写真（上）は太田圓三を含めた3局長です。十河信二是東海道新
幹線の生みの親ですが、新幹線開通式に国鉄が呼ばなかったという有名
なエピソード、国鉄史上の汚点があります。十河はやり手の仕事師です
が、1924年秋、復興局疑獄を機に鉄道省経理局長に戻り翌年逮捕され
ます（無罪）。それから太田圓三は十河信二が強力に後藤新平に推薦し、
太田圓三を帝都復興院に入れないのであれば自分は帝都復興院に行かな
いとまで言い切って推挙した人材です。太田圓三は都市計画の経験はな

かったのですが、帝都復興院土木局長として隅田川の非常に優美な橋梁のデザインなどを主導し、また、昭和通り、行幸通りのきれいな並木道などは、太田圓三の業績が相当あると言って間違ひありません。実弟が医学者・詩人の木下塙太郎です。また佐野利器はすでにお話ししたとおりです。

4. 江戸から東京へ

東京を考えるときに地形の問題が大きな要素としてあります。下町と山の手があるわけで、地層も違う。江戸も大阪もそうですが、全国統一した後の城下町のつくり方で、台地の突端に城を築いています。その後、武士を住まわせて、また商人が住むという中で、商業機能も必要になりますので、低湿地に運河を築いて、その土砂で土盛りをする。それから江戸の場合には台地が広いものですから、徳川政権の初期は防衛上の問題がありますので、北からの攻めが弱いということで駿河台の台地を切るわけです。人工的に外堀をつくったのが神田川です。その土砂で今の日本橋一帯を埋め立てました。

江戸の歴史から、こういう土地利用形態があって、関東大震災の際に、台地は旧大名屋敷が多くて縁が多く、燃えにくくと同時に揺れなかった。下町は旧町人地の名残で敷地が狭く、木造家屋が密集しているということで全部消滅してしまった。その中で官庁街は下町と台地の両側にまたがっています。国會議事堂のあたりが高台です。そこから汐見坂があり、日比谷公園が低地です。ですから関東大震災で霞ヶ関、大手町の官庁街も焼失、全滅した。これが関東大震災だったわけです。

旧大名屋敷に囲まれている江戸城の周辺も、いろんな土地利用の政策を経て今日の姿となっております。例えば、丸ノ内は国が不要な大名屋敷跡地を三菱に払い下げた、三菱はそこで自ら土地開発をしたのが丸の内オフィス街です。日比谷公園も大名屋敷の跡地で、明治政府が霞ヶ関に官庁街をつくろうとして、日比谷公園とその周囲の庁舎群を計画し、

溜池 江戸時代には、低地は町人地、高台は大名屋敷だった。(撮影、越澤明)



旧司法省の赤煉瓦など若干名残があります。

溜池は内堀で、水溜まりになっていたことから由来する地名です。その背後の高台が国會議事堂。手前がアメリカ大使館。こういう土地利用形態で都市改造をするというのはたいへん苦労するわけです。

よくパリの街並みは美しいという話をするわけですが、ナポレオン3世のパリ都市改造はたいへん強権的にやっております。ブルヴァール予定地と沿道の古い建物をすべて買収して、宅地を造成して高値で売却しますので、当然ながら中産階級以下では買えません。高値で買った方々は最大限土地利用をする。つまり建築規則の上限、道路幅に対する高さギリギリで、質のいい建物を建てて投資を回収しようとするという経済原理が働きます。これが超過収用、道路沿いの民有地を強制買収できる強権的な都市計画の方式です。日本ではこの超過収用のやり方はとっておりません。フランスと日本の差があって日本では強権的なやり方はしませんので、東京では江戸時代以来の土地利用形態と、個人の土地利用の権利をかなり認めている中で街並みができている、それはある程度乱雑な街並みになるということを意味しています。

1919（大正8）年に都市計画法が制定されましたが、1923（大正12）年に関東大震災が起こるまでの間、内務省の初代都市計画課長は池田宏です。山田博愛は土木担当の第一技術係長で、東京の街路網の骨格を計画した。建築・公園担当の第二技術係長が佐野利器の腹心、笠原敏郎（復興局建築部長）で、用途地域の計画をつくった。用途地域がほぼ決まって発表しようというときに関東大震災です。東京の都市計画街路については震災前に着手しようとしていたのです。震災前の都市計画街路は今日の八重洲通りが最大幅でした。昭和通りの計画は当時はなく、昭和通りはあくまでも関東大震災後の新しい計画でできたのです。

東京のメインストリートとしてパリに倣い超過収用方式で八重洲通りを新たにつくろうとしましたが、地元の土地使用者から猛反対にあいました。幅44メートルの広い道をつくるために自分たちは追い立てられるのか、一等地なのに、と猛反対を受け、着工できませんでした。この苦い経験があって、東京の市街地では、幹線道路のために土地を買収するのはたいへん困難であるとわかりました。それもあって震災復興では、全員均等に土地を少しづつ出し合っていただいた。土地の権利関係は煩雑で面倒なのですが、日本ではパリのような強権的な超過収用は無理ですので、区画整理という大変面倒な、地権者を尊重して地区外に移転させない穏健な方式を取らざるを得なかったのです。

それから新宿2丁目の大火復興の実践など、いろんな要素が関係して、帝都復興の事業方式は、最終的には区画整理によることになり、わずか6年半で復興事業が完成したわけですが、残念ながら甲案に比べると道路幅はかなり縮小されました。江戸東京博物館の北側に蔵前橋通りが通っています。これは新設道路ですが幅22メートルです。だいたい22メートルで東京の各地の幹線道路をつくらざるを得なかった。

残念だったのですが、よく見ると関東大震災の焼失区域の復興後は、整然と碁盤の目になっていて、あたかも江戸時代からこういう町割だったかのように見える。それは江戸時代の町割を壊さないように、元から

住んでいる東京市民を追い出さないように、自然に江戸時代の市街地になじむように復興の都市計画を実施したためです。

当時、帝都復興については内務省以外からの案もありました。パリのように大規模な広場をつくる、放射状に道路を通すという提案をした東京市の関係者もいますが、帝都復興院は当初からそのような案はまったく考えていません。江戸時代の市街地をいかに上手に引き継ぎながら、ある意味では地味なのですが、東京の当時の問題であった新しいインフラをいかにつくって、また市民に均等に負担していただくか。それにたいへん知恵を出して、当然、帝都復興の区画整理は阪神・淡路大震災の時と同じように反対運動が起きましたが、その説得に、後藤新平、永田秀次郎、佐野利器たちが懸命に取り組んだということです。

東京の土地利用形態は今でも、例えばアメリカ大使館の用地になっている大名屋敷、その近くの六本木通りが通っている一帯は中小ビルですが、旧町人地の名残ということで、明快な土地利用の対比が出ているわけです。旧大名屋敷と旧町人地の町割りと土地所有の規模が変わっていない、敷地の区画が整然としていない中で、単に、建築基準法だけが適用されますので、どうしても東京都心は乱雑な街並みにならざるを得ない。これは東京の都市形成の歴史を見ると、宿命であるわけです。

一方で、日本は、関東大震災のような大災害によらないで、平時の時代に都市改造を進めるということが実はたいへん困難でした。それは、ほとんど財政問題です。それからいま言った土地所有の処理です。例外的に戦前期においてかなり大々的な都市計画を実施したのは唯一大阪です。これは大阪の経済力なのですね。つまりインフラ整備をすることが大阪の経済発展につながると理解されたということです。しかも、池上四郎さんと関一さんという名市長が、2代続けて約20年間市政を行った中で、わずか数メートルの南北御堂筋を44メートルの南北ストリートとして通して梅田と難波をつなぎ結果、大阪の経済発展が実現したことです。大阪市は1998（平成10）年、御堂筋の空間そのもの

が大阪市の名勝であると位置づけています。

では東京はどうなのか。行幸通りと外苑のイチョウ並木ぐらいはよい空間ですが、ほかは残念ながら当初、帝都復興計画で意図した素晴らしい都市空間はほとんど消滅しております。これは残念な限りです。

5. 東京の「まち」の近代化

日本の明治以降の近代の歴史を振り返ると、大災害の後だけはどうしても否応なく復興せざるを得ないということで、大蔵省も都市計画に財政支出を認めます。

横浜の場合は幕末に大火があり、関内居留地が全焼しました。これに外国から強烈な抗議がきまして、きちんと居留地の都市基盤整備をするという列強公使団と幕府の約束がございまして、それを明治政府になって復興計画を実施して現在の横浜の街並みができています。日本大通は、日本で最初の大通りという意味で、我が国初の近代的な並木道です。その設計は御雇い外国人技師のプラントンです。まだこのときは日本人では近代都市計画の技術者はいなかったのです。この日本大通は歩道を広げまして、2年前にきれいに整備して沿道にはオープンカフェができたり、たいへんいい空間になっています。横浜の日本大通は都市計画の遺産を現代的な形で大事に継承している。この点が東京の昭和通りなどの大きな違いです。

日本大通のイチョウ並木は関東大震災の復興によるものです。日本大通の明治初期の街路樹は関東大震災で丸焼けになり、再度、作り直しました。このイチョウ並木はきれいに成長し、現在は御堂筋と並ぶ美しい空間になっている。こうした魅力ある美しい街路が東京ではあまりに少ないのです。普段から美しい並木道などを見ていれば、こういう街に住めていいなとか、これはどうしてできたんだろうと考えると思うのですが、そういう場所が東京には少ない。また学校でもそういうことを教えない。したがって、都市計画に無関心な東京都民になるわけです。

東京では、1872（明治5）年、銀座で大火がございまして、そのときに外国への体面もあって木造家屋で再建するのはよくないと、当時の由利公正知事が考え、当時の政府首脳がすぐオーケーして、燃えた区域の市街地を買収しています。そしてイギリス人の設計で煉瓦街をつくって、銀座通りを今の幅に広げた。一種の鹿鳴館と同じような発想ではないかと思いますが、あくまでもこれは部分的な都市改造ということです。

ただ、おもしろいのは、それまでは日本橋がもともと江戸・東京の中心でしたが、これによって銀座が新しい都心の1番目の地位を獲得するもとになりました。新しい銀座の煉瓦街は、当初は不評で人がなかなか住まなかったのですが、新聞社、それから今も続く銀座の老舗、服部時計店、資生堂、山形屋などがこのときに入ってきます。新しい都市開発の場所には新しい都市文化の芽生えがあるという気がいたします。

日本の都市計画、都市改造のもう1つの流れは国家的プロジェクトでした。ナショナルプロジェクトとして、特別に、期間をくぎって、特定の場所の都市基盤整備に集中投資する。厳密に言いますと、神宮外苑は、日本国民の寄付金が相当ございましたので、すべて政府の支出とは言い難いわけですが、国家の意思によるナショナルプロジェクトの典型であったことは事実です。明治神宮外苑は明治天皇を顕彰すると同時に、江戸以来、東京には欠けていたスポーツ施設をつくりました。神宮外苑の創建当初は芝生の中のきれいな競技場でした。残念ながら東京オリンピックのときに、他に用地がないものですから、芝生をいじめてコンクリートの国立競技場に変えてしまった。

明治神宮も戦後の政教分離の後、自力で経営せざるを得ないということで、収益施設を増やした結果、残念ながら当時の緑の雰囲気はかなり失われました。しかし、やはり東京を代表する並木道は外苑のイチョウ並木であると言って間違いないですね。

この外苑の設計の部分には佐野利器も関係しています。また、造園の主任技師折下吉延は関東大震災の公園の責任者（復興局公園課長）とな

り、神宮造営局の造園技術者たちはそのまま復興局に移り、復興公園の整備を担当します。このように国家的な大事業をすることによって、技術または学問、専門分野が発展していったということが分かります。

6. 区画整理—地味ながら復興の基盤を創った大成果

帝都復興計画によって東京がどう変わったのか、私自身が勉強するとき大いに役に立った本がいくつかございます。その1つが帝都復興事業のときの完成記念の本です。『帝都復興事業図表』は、たいへんきれいな図表で分かりやすく説明してあり、今回の江戸東京博物館の展示にもこの本からの展示が出ていますが、これはたいへん勉強になりました。『帝都復興事業図表』を復刻して、震災から何十周年というときに配るとよいと思うのですが、戦後の東京都はそういうことは一切しておりません。これは残念な限りですが、東京都自身が長年、私の2冊の本が出るまでは帝都復興事業の遺産についてまったく知らない、認識が欠けているということが続いていたことが背景にあると思います。

関東大震災の焼失区域を示した図を見ますと、下町は丸焼けとなり、山の手は燃えなかったのです。例えば東京大学、それから上野公園、芝の増上寺、麻布一帯の高台の部分、靖国神社、皇居、これらの高台の緑はすべて火災の延焼を防止しています。帝都復興により、火災に遭った下町の全域の都市改造を、先ほど申し上げた区画整理という手法でやり遂げた。幹線道路だけではなくて裏側の生活道路まですべてつくり直した。それをやり切ったということがたいへん大きな成果なのです。

全域で復興事業をやりきる意義は、例えある地区は区画整理に反対が多い、そこは復興事業をやっぱりやめましょうかとなったら、どうしようもないのです。靖国通りを延ばしていったときに、ある地区がどうしても反対運動が多い、合意形成が得られない。その靖国通りは後回しにしましょうかと言ったら、せっかくの新設の道路がつながらないのです。これでは元も子もない。ですから、区画整理の普及啓発に佐野利

木挽町（東銀座）・築地の区画整理。右地図の黒塗りが新設の道。昭和通り、晴海通りなどがつくられた。『東京人』1989年9月号付録（解説、越澤明）



器をはじめとした人々が必死に取り組んで、やり遂げた。ある段階になると、区画整理に反対をしていた地域の方々も納得したということです。

その区画整理ですが、図は、いまの東銀座、木挽町と築地です。この黒い色が実は区画整理によってできた新しい道の部分です。よく見ると江戸時代からの町割、水路が縦横に走っています。それに対して図面のやや左側で、黒く、縦に斜めに一直線に走っている道が昭和通りです。それに

直交する広い道が晴海通りです。これらは新設道路です。江戸というのは水路運河網の中で島状になっている市街地から成っていますが、それを貫くように帝都復興で幹線道路が入ってくる。ただ残念ながらその幅が若干狭まってしまった。

いたるところ市街地の中まで入っている黒い線は、道路をつくった、広げた、あるいはまっすぐに直したことです。それによって生活道路（都市計画の用語では区画道路と言いますが）に面していない裏長屋、環境衛生が悪い長屋は、帝都復興事業を実施した結果、1つもなくなり、たいへん大きな成果でした。帝都復興はパリのような壯麗な広場や記念建築物があってというものではありません。帝都復興は一見、地味ですが、東京市民全体の環境衛生、暮らしをよくしたということで

は、たいへん大きな成果と言って間違いないと思います。

私は、東京市民が1割土地を無償減歩で出し合ったということを、東京の小学校では非教えて欲しいと思うのです。下町の、大正期は木造平屋の零細地権者であった方々は、今では都心のビルオーナーとなっている方も多いはずですが、なぜ自分のところはビルが建つかと考えて欲しい。同じ下町でも帝都復興の区域外である向島では狭隘道路でビルは建ちません。区画整理をして宅地の前面道路が幅6メートル、12メートルあるからこそ、立派なビルが建つのです。そういうことが、東京都民で10人に1人、100人に1人でも知っている人がいれば、じゃあ、まちづくりに協力しようか、という人ももっと出てくるのではないでしょか。帝都復興の区画整理の恩恵をまったく知らない場合には、まちづくりといっても、いったい何なの、何の得があるの、という感覚になってしまふことになると思います。

実は神戸の市街地の9割は、すでに戦災復興都市計画を実施しておりました。神戸では、今から40年前に、全員が15%ぐらい無償で土地を出し合って戦災復興の区画整理を終えていたのです。要するに自分たちの親の世代がやって恩恵を受けていることを阪神・淡路大震災のときにどうしてやってはいけないのか。阪神・淡路大震災の際、そういうふうに皆が思わなかつたところが不思議なのです。つまりその復興記憶が一回完全に飛んでしまつた。なくなってしまった。この市街地がいつの間にか存在している。あたかも誰も苦労しなかつたかのようにある。そういうものではなく、必ず誰かが負担をして、ある政策に基づいて街ができて、生活道路と公園ができているということです。

帝都復興事業では、区画整理をすることによって、同時に下水道、上水道、さまざまなインフラも入れて街全体の都市改造を行つていったわけですが、地区に分けますと、地区によって賛成、反対の違いが出てきます。実業家の大橋新太郎などは区画整理賛成論者でどんどんやってくださいという立場でした。一方では、一番反対が多かったのは実は駿河

台です。理由はわかりません。反対運動をやった方には弁護士が多かったのです。学校もあるせいなのか、あるいはインテリ層が多かったせいかわかりませんが、駿河台で非常に反対が多かった。それで、佐野利器たちは駿河台から説得しました。反対の一番多いところを説得して、なんとか納得してもらったので、あとはサラッと区画整理への反対は減ったということです。

7. 復興で死守した事業、消えた事業

関東大震災当時は耐震橋梁が1つもありませんでした。鉄の橋もぐじやぐじやになってしまふとか、木造の橋は全部焼け落ちるということで、川べりで多数の方が亡くなりました。その教訓で徹底的に耐震構造の橋をかけました。

図面の一番外側の橙色の線は当時の東京市境です。山手線のほぼ内側で、江戸時代の江戸の御府内とほとんど同じ大きさです。御府内は江戸時代に町奉行が支配していた江戸の区域、その外側は関東郡代が支配していた農村部です。ですから目黒も王子も農村部になるわけです。

江戸以来の東京市で市域の約半分近くを占める下町全体が焼失した。焼失地の全域に対して帝都復興事業で幹線、補助線の道路を徹底的につくった。図面をよくご覧になると緑色が幹線道路です。現在、名前が付いている都心の幹線道路はほとんど帝都復興のときにできています。三ツ目通り、清澄通り、四ツ目通り、蔵前橋通り、浅草通り、国際通り、永代通り、晴海通り、これらはすべて、関東大震災の復興事業の成果です。その中で、ただ1本、よく見ると、燃えた区域の外、南に復興道路が伸びている。これは東海道、つまり、第一京浜国道です。

関東大震災の予算削減の結果、いくつかやむなく断念した事業があります。その最初の削減は、燃えた区域は必死になって都市改造を実施するが、燃えなかった区域は復興は無理だと、予算カットのため断念します。しかし、燃えなかった区域にあっても、この東海道の拡幅だけは、

東京のみならず、日本の全体の大動脈ですのでどうしてもやらざるを得ない。ですから帝都復興事業の中で、今的第一京浜国道を拡げました。これだけは絶対に譲れないということです。そして、東海道の都心区間、銀座通りのバイパスが昭和通りです。こうして品川から新橋、上野まで幹線道路は復興でつながった。南北だけは何とか通したのです。

橋については、当時の内務省と東京市で分担しましたが、両者はたいへん緊密な関係がありました。なぜならば前市長が後藤新平で、関東大震災のときの市長が永田秀次郎です。これはたまたまではあるのですが、当時、関東大震災の復興がうまくいった、ものすごく大きな原因だと思います。国と東京市がいがみあつたら、復興はうまくいきません。

ですので、例えば内務省側がやりたかった復興事業が残念ながら帝国議会の予算削減で2割ほどカットされます。じゃあどうするかということで、東京市側の事業を増やしました。特に区画整理については大部分を東京市側でやっています。つまり帝国議会の予算削減は、国側はこういうものに手を出すなという予算削減だったですから、仕方がないということで、区画整理の地区数で4分の1ぐらいを内務省、4分の3ぐらいを東京市が分担して、しかも現場の事務所を一体化しました。今からは考えにくいのですが、内務省の復興事業の事務所と、東京市の復興事業の事務所を一緒にして、さらに、所長を同じ人にしているのです。やはりそういう組織同士の緊密な人間関係と復興を協力してやるという思いがあればこそ、短期間で帝都復興ができたのだと思います。

1930年当時、いろんな帝都復興の事業誌が刊行されました。これは内務省がつくりました『帝都復興事業誌』に収録されているたいへんきれいなカラー刷りの図面です。これをご覧になると非常に美しい図面の中で東京の復興計画の姿がよく見えます。ただ、隅田公園は残念ながら、この甲案と比較していただくと随分大きさが違います。政府がやりたかった甲案では、隅田公園は明治通りから始まりまして、実は江戸東京博物館の場所、両国までつながり、さらに下まで延びて小名木川までつな

がっている。これらをすべて公園化したかったのです。

なぜかと言うと、隅田川の両側で大災害の際に東京市民の命を守りたかったんですね。普段はスポーツ、レクリエーション、特にボートレースなどのメッカにしたいと。しかしいざというときにこの場所で火の手を食い止めて、逃げ込む。そのために、長大な川沿いを公園化したかったのですが、残念ながら現在の隅田公園の長さになったということです。

8. 戦災復興に与えた影響

第二次大戦後に全国各地、115都市で一斉に戦災復興計画をつくっています。戦災復興計画は関東大震災の復興計画がモデルになっていまして、ほぼ全国共通のやり方です。東京では戦災復興としてたいへん立派なプランをつくりました。配付した資料の裏面に記してありますので、ご覧になってほしいのですが、河川沿い、省線沿いを全部緑地帯にする。それから既存の隅田公園は延長する。上野公園ともつなげる。ですから、浅草寺をはさんで、隅田川、隅田公園、上野公園まで幅100メートルの緑地帯でつながっている。

この100メートルの緑地帯は戦時中、実は建物疎開ということで、すでに抜いていました。ただし建物疎開というのは土地の補償をしておりません。あくまで土地は民有地のままで建物を取り壊す。それは強制的で、大火を防ぐために協力してくれということで、建物の補償費も安かったと思いますが、東京の下町を中心に、至るところ100メートルの幅で建物を取り壊して、抜いていました。

広島の今の100メートル道路も、原爆の投下直前まで、広島の街が爆撃に遭った場合のために建物疎開をやっていた場所なのです。京都の市役所前に御池通りという幅50メートルの非常にきれいな並木道がありますが、これも戦時中の幅60メートルの建物疎開の跡地です。

ですから緑あるいは並木道で市街地を分割して、そこで火の手を止めて、また安全な避難路として活用しようというのは関東大震災の教訓で、

当時全国で一斉に取り組まれました。しかし、残念ながら東京では、ほとんどそれが実現しませんでした。戦後、内務省から分離して戦災復興院が設立されますが、国としては東京の復興計画は東京都に任せると。そして東京都知事が残念ながら、すべての政策を総花的にやるという方でしたので、戦災復興の都市計画を重視しなかった。これが東京にとって帝都復興の縮小に次ぐ、2度目の大きな痛手でした。その結果、関東大震災の帝都復興以後は、東京の都市の骨格が変わっていない。

東京では戦災復興で変わったのは、駅前広場だけです。新宿西口の駅前広場はすでに戦前の都市計画で出来ておりましたが、池袋、渋谷、大井町、錦糸町などの駅前広場は、どうしてもつくらざるを得なかった。日本の都市交通は道路よりは鉄道によって成り立っています。ですから駅前には広場がどうしても要るということで、これだけは戦災復興でなんとかやり遂げましたが、あとはすべて断念しました。その結果、残念ながら山手線、環状6号線の周囲に、現在、防災上、問題が多い木造密集市街地がベルト状につながっている。関東大震災後に市街化されて、農地が無秩序に宅地化されて、戦災復興事業がまったくできていなかつた結果、東京の密集市街地が形成され、今日に至っているということです。

江戸以来、帝都復興、そして戦災復興で、何ができなかつたのか、何がしたかったのか、ということを検証してみると、1,000万都市東京の姿とインフラは、おおざっぱではありますが、だいたい読めてくる。

皆さんは「じゃあ田園調布っていいたいどうしたの」と思うかもしれません。実は田園調布はへんぴなところだからこそ計画開発になったのです。田園調布は渋澤栄一たちが宅地開発をしたわけですが、当時はへんぴだったので、地主がまとめて土地を手放した。それで渋澤栄一たちは電車を引いて宅地開発をした。

これを見て、残りの土地は自ら開発しようとやつたのが今の深沢から等々力の玉川村の一帯です。玉川村の方々が、じゃあ自分たちでもやろ

『大東京市写真帖』より、昭和通り、江戸橋通り



つまり玉川村や井荻町のようなまちづくりがされなかった場所です。このような都市計画、スプロールの歴史を知ると東京の街の構造がかなり読めてくるわけです。

関東大震災の復興計画では、先ほど言いましたように昭和通りは今のような醜い姿ではないのです。今は、首都高が高架で通り、中央部がアンダーパスの車道になっています。昭和通りはもともとは緑が多かった。1930（昭和5）年当時の昭和通りの江戸橋付近は三越と三井本館を除くと建物は、ほとんど木造2階建でした。この中で幅44メートルというとんでもない広い道をつくってどうするんですかと言われた。しかし、当初の計画は72メートルだったんです。残念ですよね。72メートルという幅は現存するのは行幸通りの短い区間だけです。昭和通りもそれぐらい取れないとよかったです。それから戦災復興でもう1回、昭和

うということでやったのが、今の世田谷の高級市街地です。

それから杉並区の西半分は非常に整然としたきれいな街並みです。これもあまりにへんぴだったので、当時、井荻町と言いましたが、全町で区画整理をやり遂げた。これはたいへんすごい仕事で、町長の内田秀五郎が先頭に立った民間主導のまちづくりです。

私が以前住んでいた高円寺は密集市街地です。

通りを 100 メートルに拡幅しようとしましたが、残念ながら実現しなかった。

9. 帝都復興の遺産の現在

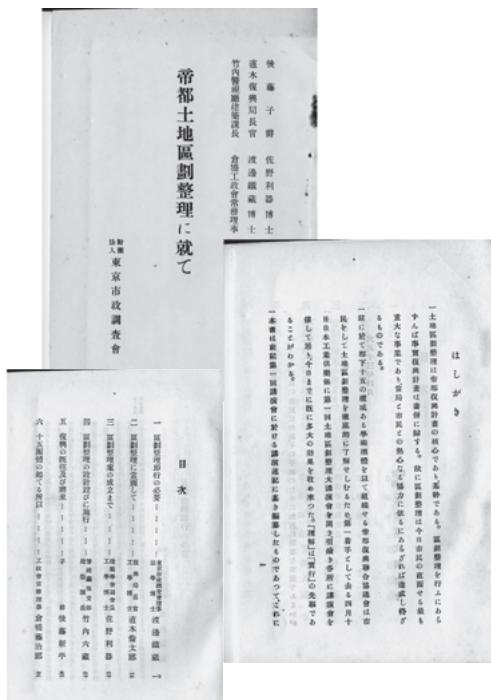
帝都復興当時の幹線街路は非常にゆったりと植栽帯や歩道をとっておりますが、戦後のモータリゼーション、自動車の急増の中でその部分を犠牲にした。つまり東京都心部では戦災復興による新たな都市改造をしていませんので、道路が増えていない。昭和通り、靖国通りの交通量が激増する。仕がないから既存道路や河川を立体的に利用して首都高速道路がつくられた。植栽帯をつぶすということがちこち行われて、帝都復興ではずいぶん並木道を重視したのですが、現在はほとんどその原型は留めていない。これはまったく残念な限りです。

『帝都復興事業誌』などの写真をぜひ見ていただきて、東京はこういうきれいな美しい都市の姿の時期があったということを思い起こしていただきたい。1932（昭和 7）年、東京はどろんこの街並みからきれいに生まれ変わったということで、都市美協会が「道路祭」を挙行します。美しい並木道ができた、都市美だということを祝った。そういう時代が東京では実はあった。その後、まもなく残念ながら戦争に突入したのです。

これ（前頁写真）は、1935（昭和 10）年頃の民間発行の写真帳から取りました。美しい姿ですが、昭和通りの江戸橋の区間です。帝都復興が完成した後、急速に民間の建築活動が活発となり、次々と本格的な建物に建て替わった。江戸橋一帯もかなり立派な倉庫建築が増えてきている。関東大震災後、昭和初期の復興建築には、公共建築、民間を含めてなかなかいい建物が多いのですが、残念ながら、1980 年代以降はほとんど取り壊しというものが現実です。

先ほど区画整理の反対運動に対して国と東京市が必死で説得したと言いましたが、その冊子の 1 つには、通常は区画整理というのは組合でやるけれども、非常時なので国家で強制的にやりますとはっきり書いてい

『帝都土地区画整理について』



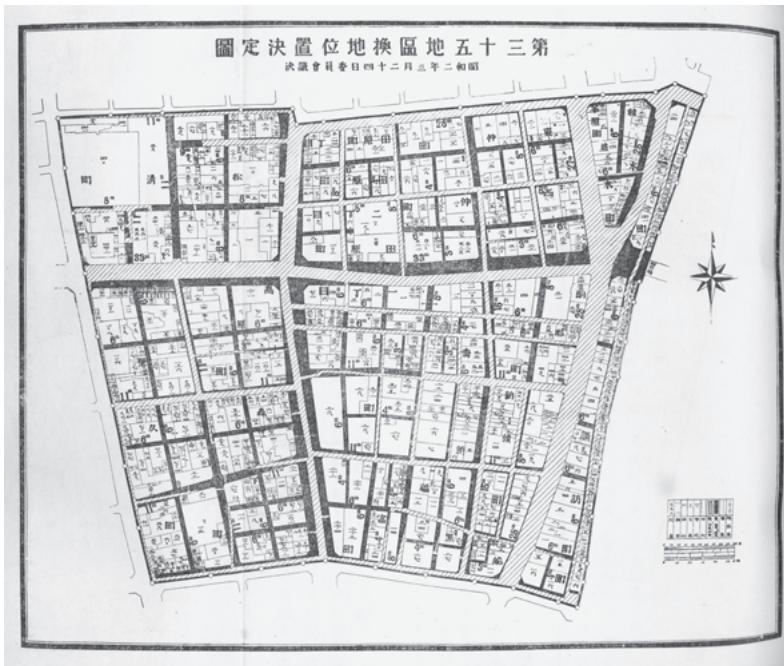
は区画整理は必要なんだという普及啓発活動をやります。その中心になったのが、東京市政調査会です。当時の関係団体、学会はすべて東京の復興促進派でした。区画整理は重要だという協議会をつくりまして、その元締めが東京市政調査会でした。

その冊子の1つで『帝都土地区画整理について 財團法人東京市政調査会』というパンフレットがあります。後藤新平子爵、佐野利器博士、直木復興局長官、渡邊鐵藏（この方は東大法学部教授で、後に東宝の社長をやったというちょっと変わった方です）、竹内警視庁建築課長、倉橋工政会常務理事（工政会というのは、当時のこういう工学系の協会の組織のまとめ役です）といった名前があります。渡邊鐵藏は「区画整理断行の必要」、「即行の必要」などを説いています。こうして必死に取り組んでいました。後の東京市政調査会の田邊定義専務理事、この方は

ます。どうして強制的にやる必要があるか縷々書いています。要はみんなが均等に負担しなきゃいけない。区画整理をやらないと、たまたま広がった道に面した人が得をすると書いてあります。これは今日でも立派に通用する説明内容です。こういうものをぜひ復刻印刷して、東京都庁とか区役所の職員研修で配ってくれるといいと私は思います。

区画整理の反対運動が起きましたので、後藤新平、佐野利器をはじめ幹部たち

第35地区（台東区、駒形・寿付近）の区画整理（『帝都復興区画整理誌』東京市役所より）



100歳近くまで存命で、私は晩年、直にお話を聞いたことがあります、佐野利器は「街頭の戦士」だという言い方をされていました。

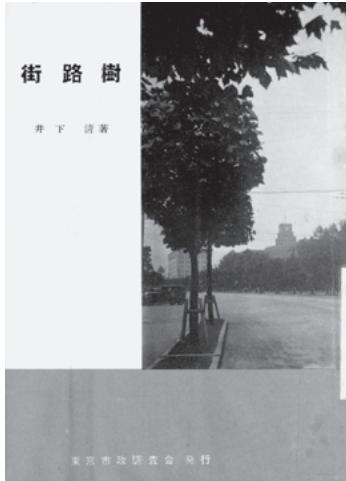
少し細かい図面で帝都復興の具体的なイメージをつかんでいただこうと思いまして、浅草を選んでみました。この図面（上）の右上が浅草駅です。駒形と寿という地名の一帯となります。これは「駒形どぜう」があるところですね。左側の南北の道が国際通りです。黒い色塗りがすべて区画整理による新設拡幅の道路です。この道路の土地はすべて、地権者が10%無償で土地を出し合ってできました。

区画道路という生活道路を見ますと、ほとんど全部に黒い色が入っています。つまり浅草の街並みは江戸からあのようになっているかのように見えるのですが、帝都復興事業で完全に市街地の姿が変わった。ただし帝都復興では江戸の骨格をえていない。江戸の市街地に、自然に溶



日比谷公園付近の篠懸の並木

木 懸 樹



井下清著『街路樹』より。上、日比谷公園付近の篠懸の並木。

け込むように帝都復興では都市計画を実施したのです。現在、浅草のこの一帯は防災性も問題はありませんし、中層ビルが多く、おそらく大地震が起きても問題はあまり生じない地域だろうと思います。

燃えなかった地域で唯一区画整理をやった場所があります。燃えなかった地域は区画整理をしなかったのですが、向島では区画整理を実施しました。なぜかと言うと、燃えた区域がこの地域はちょっと入り組んでいて、区画整理をすると言問通りなどを通すことができるというこ

とで、整然とした街並みをつくりました。これが向島新地なのです。すぐ隣は密集市街地のままです。向島に行かれると、区画整理を行った場所、行わなかった場所の対比がたいへんよくわかります。阪神・淡路大震災の復興区画整理の是非がマスコミで大きな話題となった際、東京でこういう例があることがもっと知られていれば、区画整理に冷淡なマスコミも論調が違ったのかなという感じがいたします。

10. 都市美は実現したのか

1930（昭和5）年3月の帝都復興祭で、天皇陛下が巡幸されたのは復興事業の目玉の箇所、隅田公園、それから清洲橋です。清洲橋は近年重

要文化財の指定も受けております。この帝都復興祭はたいへん盛り上がりました。1932（昭和7）年から都市美協会は、東京の道路がいかにきれいになったか、都市の美しさということをアピールするイベントをやっています。このような史実を東京都庁の方々、東京都民は再度、是非、思い返してほしいなと思っております。

それから帝都復興では造園もたいへんがんばりました、街路樹では成果をあげました。東京市公園課長の井下清さんは、52箇所の復興小公園をすべて自ら陣頭指揮を執った方で、街路樹を道路行政と協力して熱心にやりまして、丸ビルと新丸ビルの間の行幸通り、日比谷交差点から桜田門に至る一帯の内堀通りは、1930年当時4列並木だったのです。現在は2列並木です。つまり戦後モータリゼーションのために、やむなく車線を増やすために並木を切っているのです。ですから関東大震災後、幅員が甲案より狭まっていると言いながらも、その中で必死になって街路樹、歩道を確保する努力をしていたのです。そして、緑を重視する良好な公共投資によって良好な民間投資が誘発されていきました。

帝都復興完成当時の夜景の絵葉書があります。ライトアップは、今から20年ぐらい前から石井幹子さんががんばって広がったという感じがしますが、実は昔から東京ではこういう夜景を重視していた。空襲によってこういう都市美、都市文化が一回失われたわけです。これはかえすがえすも残念です。小公園や橋詰広場は、現在、喫煙場所になっています。

東京の復興計画をよく知ると、東京の街並みを興味深くウォッチングすることもできます。

江戸と東京は重ね合わせできている。ただ、この公共空間というのは一朝一夕ではできません。後藤新平が先頭に立って、予算削減がありながらも必死になってがんばってやり通した。かなりのものは実現しています。それから予算カットの場合は少しでも先駆的成果を残す。その例は共同溝です。共同溝計画は全廃だったのですが少しだけやりました。

九段下と京橋で行われ、実験的にやられています。

11. 復旧でなく復興を——まちづくりは 1 日にして成らず

こうした帝都復興の実際の姿とその変容を知ると、先人の涙ぐましい努力がわかつてくる。共同溝も帝都復興時に一般化していればと思います。21世紀の今なお霞ヶ関で共同溝の工事をやっていますから、その遅れはたいへん残念です。

東京を城下町とは違った形で新しい近代国家の中枢都市として生まれ変わらせたいと、後藤新平は震災直後から、復旧ではなく、復興だと言っています。佐野利器に帝都復興院の理事と建築局長への就任を依頼した際に、後藤新平が言った言葉が「これからは復興だ、復旧じゃないんだ」と。佐野利器は「じゃあ私は何をやればいいんですか」と聞いた。「そんなのわかるはずがない。仕事はあんたが考えるんだから、あんたに頼んだんだ」と言われたと佐野利器が回想録で書いています。それで、佐野利器は「じゃあ、ありったけの力で頑張ろう」と。佐野利器は後藤新平に対してたいへん尊敬の念を持っていたということです。

リーダーシップと独善性とは全く異なるものです。後藤新平は、人の使い方と言いますか、勘所は本人が引っ張り、責任も取る。しかし、中身はやはりその世界の有能な人物をスカウトしてきて任せている。そのようなやり方をしています。このようなタイプの政治家が是非、今後、日本で出てきてほしいなと思います。政党政治を含めていろんな条件は当時とは違うとは思いますが。後藤新平は幕末の奥羽列藩同盟の地の出身で、薩長軍閥ではないにもかかわらず、たまたま何回か抜擢された。当時は権力者に抜擢されないと地位は上がらないんですね。そして、ある段階まで上り詰めた後は、今度は後藤新平がさまざまな人を抜擢する。

私は後藤新平に対しては「大風呂敷」という言葉は使っていません。実際のところ、後藤新平のビジョン、構想はかなり実現している。このたびの『都市問題』増刊号では、後藤新平の代名詞だということで「大

風呂敷」が使われています。大風呂敷とは、つまり確固たるビジョンを出すということでしょう。理想を持ちながら、どこまで実現するかについては柔軟に考え、理念を伝える努力をする。『帝都復興事業誌』がいろいろ出されたのは、たぶんそういう意図があったのだと思います。

帝都復興完成の際に、何種類も刊行された復興誌で一番わかりやすいのは、今日は東京市政調査会の主催だから言っているわけではないのですが、東京市政調査会が監修した『帝都復興事業大観』（上下2巻）です。たぶん読者層を想定していたからだと思います。内務省と東京市の帝都復興誌は行政内部の記録を目的としており難しいのですが、東京市政調査会のものは、カラー印刷があって内容的にもたいへんおもしろく、帝都復興の成果を後の世代に継承したかったのだろうと思います。そうした一環で本日も講演会が催されたのだと思いますが、まちづくりは一朝一夕では成りません。まさに「ローマは一日にして成らず」でありまして、東京もそうです。江戸東京400年ですので、今後の努力で少しでも魅力ある東京になればと思います。

やはり首都というのは日本全体を牽引するものなのですね。フランスもそうです。大都市ゆえのいろいろな問題点もありますが、首都は全国を引っ張る役目がありますので、一番の都市美を実現するようになって欲しいと私は思います。パリも都市改造の結果、今のパリの都市文化が生まれています。東京でも江戸以来、都市改造の結果、都市文化が成長してきたと思います。ご清聴ありがとうございました。