地方都市の戦災復興都市計画における街路計画の立案と その特色に関する研究

－戦前期の初期街路計画との比較を通して－

A STUDY ON CHARACTERISTICS AND FACTORS OF STREETS PLANNING IN POST-WAR
RECONSTRUCTION URBAN PLAN OF WORLD WAR II IN LOCAL CITIES
Comparing with early streets plan before World War II

浅野 純一郎*

Jun-ichiro ASANO

This study clarifies characteristics and factors of streets planning in post-war reconstruction urban plan of World War II in local cities by comparing with early streets plan before WWII. As the results of researching 28 cities' plans, a factor of increasing total length of streets plan is to improve arteries intervals in urbanized areas of early plans and a factor of widening planned streets is to up-grade the width level of early ones.

Though post-war reconstruction streets plan changed each city structure by changing place of wider arteries or adding boulevards newly, it fundamentally succeeded early plans' streets pattern and street courses which form city blocks and station squares.

Keywords : Post-war Reconstruction Urban Plan, Streets Plan, Streets Patterns, Boulevards, Station Squares, City Blocks

戦災復興都市計画, 街路計画, 街路形式, 美観道路, 駅前広場, 市街地骨格

1. はじめに

第二次大戦の戦禍から 115 都市が戦災都市として復興事業の対象とされ、その整備基盤が引き継がれて今日に至っている。こうした都市の多くでは、法定都市計画による最初の都市計画が当該都市の将来都市構想を白紙の上に描く作業であったのに対し、戦災復興都市計画は、当時の計画技術の最先端の導入と同時に、初期都市計画の構想を見直し、新たな都市構想を再度マスタープランとして描き直す意味合いがあった。即ち、敗戦からほぼ 1 年以内の短期間に、多くの戦災都市で、土地利用計画や街路計画、公園計画等が一括して立案された。都市毎に差はあるものの、土地区画整理を中心とした戦災復興事業が実施された結果、戦災都市の多くは戦前の初期都市計画と戦災復興都市計画が各都市の存立基盤となっている。そこで本研究では、都市基盤の根幹の一つである街路計画に着目することで、また、計画のバリエーションの豊富な地方都市に着目することで、戦前の初期都市計画との比較を通じて戦災復興都市計画の街路計画(及びその計画技術)の意味や内容を実証的に精査し、各都市において戦災復興都市計画の果たした役割や初期都市計画との関係を明らかにすることを目的とする。

戦災復興都市計画に関する既往研究は非常に多いが、その対象が街路計画や広場計画とされる研究に絞った場合、大半はその計画思想に着目したものである。例えば、戦災復興街路の計画思想²³⁾や美観道路の設計思想⁴⁾、さらには広場状空地の出自⁵⁾を明らかにした研究から戦災復興事業そのものの思想や歴史的遺産としての意味を論じた

研究²⁾等がある。また、最近では戦禍の酷かった鹿児島県を対象として広場計画の計画実態に加えて現況を明らかにすることで戦災復興計画の今日的意義を問う研究⁷⁾も見られる。が、いずれも戦災復興都市計画のみが分析対象とされ、それ以前の初期計画との関係を明らかにした研究は皆無に近い。特定都市に限れば、戦災復興計画以前の諸計画との関係を論じた研究が広島等で見られるが⁸⁾、複数都市を比較検討した研究は見られない。本研究は、戦前の初期都市計画との関係から戦災復興都市計画の特色を明らかにするものであり、またそうすることで初期都市計画の役割をも再度問うものである。多くの都市で戦災復興事業後半世紀を超え、「区画整理」誌の特集にもあるように¹²⁾、戦災復興都市計画の意味を再度検討する時期に来ていると考えられる。また、国内地方都市の都市縮退が今後予想される中で、各都市の存立基盤である戦前の初期都市計画や戦災復興都市計画の計画意図を把握することは今日的意義を持つものとする。

2. 研究の方法とフロー

本研究の目的を踏まえ、研究の対象として法定都市計画の実施が早かった都市計画上の重要市の中で、戦災都市となった都市を対象とした。法定都市計画の実施が早かった都市としては、戦前の六大都市の他に 43 市が昭和 2 年に内務省によって刊行された「都市計画要鑑」に記載され、計画の理由や計画指標等が同程度の確度で把握できる為、これを基にした。これら 43 市は大正期迄に旧法が適用された都市であり、旧法の適用に関しては事前の予備調査が必要とされたことから

* 豊橋技術科学大学大学院建築・都市システム学系
准教授・博士(工学)

Assoc. Prof., Dept. of Architecture and Civil Engineering, Faculty of Engineering, Toyohashi University of Technology, Dr. Eng.

り、当時の内地の地方中小都市では都市計画の最も先進的都市として理解することができる。この 43 市の中で戦災都市となったのは 33 市であるが、資料に不備のある 5 市を除き、表 2 に示す 28 市を対象とした^{注 2)}。

参照資料として戦前の初期都市計画に関しては、先述の「都市計画要鑑」と国立公文書館所蔵の各都市の都市計画公文書に多くを依る。戦災復興都市計画については、建設省編纂の「戦災復興誌」に加え、各都市編纂の戦災復興誌、「新都市」の戦災復興都市計画関連論文、各自治体所蔵の戦災復興関連都市計画資料、当時の地元紙記事等を参照し、その上で各都市への現地視察を行った^{注 3)}。

用語の定義として、本研究での街路計画には、都市全域レベルでの街路ネットワーク（街路形式）、主に広幅員街路によって構成される市街部における骨格基盤、街路（一部に広場を含めて）が関係する都市デザイン技法^{注 4)}を含む。また、戦前の最初期の計画には「初期」を用い、「戦災復興」と対置して用いる。さらに街路計画に加え当該都市の都市計画総体を意味する場合に「都市計画」を用いる。

表1 街路計画標準比較

1927(昭和2)年街路網決定標準		1933(昭和8)年街路計画標準		1946(昭和21)年街路計画標準	
1 路 線 の 配 置	1. 幹線街路は系統的に配置する。補助街路も食い違い、屈曲を避け系統的に配置すること	1 計 画	1.市街地面積の推定 都市計画区域内における既存市街地又は集落地の配置、土地利用の状況並びに交通、衛生等都市構成に関する諸設備の実況を基礎とし人口増加、市街地伸展の状況に即し将来市街地として開発せらるべき範囲と順序を推定するものとす	1 方 針	1.復興都市の性格規模並びに土地利用計画に即応し合理的に幹線街路網を構成するものとす 街路網の構成は新たな構想の下に計画し、既定計画に拘泥する要なきも既設街路にして其の改廃により多大の経費を伴うものに付いては之を利用する如く計画するものとす
	2. 街路の屈曲点はこれと交叉する街路との交叉箇所を選ぶこと		2.交通路線の選定 国道、府県道等を基準として市中心街地と都市計画区域外市町村との連絡並びに都市計画区域内第一項の市街地、市街地たるべき地及び集落地相互間の連絡を計るを交通路線を選定し且つその組織を整理して系統有る路線網を形成せしむるものとす		2.軌道、地下鉄道等の整備が予想せらるる場合は街路網は之に即応し得る系統を有せしむるものとす
	3. 運河と街路との間には、河幅の広狭、位置の如何に依り相当幅員の敷地を存せしむること		3.局部路線の選定 市街地又は市街地たるべき地に付その中に含まるる交通路線を基準として主要なる交通点を連絡し街路を構成するに必要な局部路線を選定し以て市街地内における幹線街路とし組織ある系統を保たしむるものとす		3.市街地の適当なる分離疎開と近隣生活圏の構成を図る如く補助街路網を組成するものとす
2 街 路 の 等 級 幅 員 標 準	4. 五線以上の街路は一箇所に集中せしめざることを、やむを得ざる場合には適当な場所に広場を設けること	2 設 計	1.既設道路を利用すること困難な区間においては相互の接触点を多くすることとし、利用不可能の場合は既設道路が副道となるよう路線を配置すること	1 配 置	1.軌道、地下鉄道、乗合自動車等の交通線を含む主要幹線街路の間隔は商業地域及び工業地域に於いては500m以下、住居地域に於いては500m以上1000以下とすること。補助幹線街路の間隔は商業地域及び工業地域に於いては250m以下、住居地域に於いては250m以上500m以下とすること
	5. 橋梁は斜角を避けて位置を選定し、その橋詰には相当の広場を設けること		2.既設道路を利用すること困難な区間においては相互の接触点を多くすることとし、利用不可能の場合は既設道路が副道となるよう路線を配置すること		2.交通幹線は横断道路との交叉箇所をなるべく少なからしむる様留意すること
	6. 軌道を敷設すべき幹線街路の間隔は都市の中央部にありては約半哩、その他にありては約一哩とすること		3.交通路線に付いては横断道路の交叉箇所を少なからしむること		3.大都市に於いては高速度交通路線を配置すること
3 街 角 剪 除 標 準	7. 連担せる街道筋の拡築は成るべくこれを避け、裏側にその路線を計画すること	3 幅 員	4.軌道、乗合自動車等の交通線を含む主要幹線街路の間隔は住居地域に於いては大体500m以上1km迄とし、その他の地域においては500m以下となるを妨げず	2 設 計	4.通過交通に即応する為雑路地区を迂回する側道を配置すること
	8. 計画街路の起終点は在来道路と連絡を保たしむること		5.工事費、用地費、移転費等を最小ならしむよう考慮し、市街地については特に用地費、移転費の減額を計り得るよう路線を選定すること		5.交通幹線は鉄道との立体交差容易なる位置に路線を選定すること
	9. 一宅地を為すに足らざる残地を生ぜしめざる様計画すること		6.街路新設の場合は界線線を考慮して其の位置を選定すること		6.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること
4 街 路 の 表 示	10.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	4 交 叉 点 及 び 広 場	7.街路の位置を選定するに当たっては宅地としての利用十分ならざる残地を生ぜざるよう注意すること	3 幅 員	7.重要公共施設の配置計画に即応して広路又は広場を配置し都市の防災並びに美観に資すること
	11.鉄道との立体交叉容易なる箇所に路線を選定すること		8.既設主要道路との連絡を計り短期間の事業実施に依り相当の効果を得るよう考慮すること		8.街路の配置に当たっては視観を重視し建造物、公園、山岳等を背景とする美観道路を配置すること
	12.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		9. 鉄道との立体交叉容易なる箇所に路線を選定すること		9.鉄道、軌道、河川、水路沿いには沿線の利用上支障なき限り相当幅員の街路を付設すること
5 街 路 の 表 示	13.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	5 交 叉 点 及 び 広 場	10.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	4 交 叉 点 及 び 広 場	10.軌道の終端に於いては街路上の電車折り返し運転を避け、「ループ」運転をなし得る如く街路を配置すること
	14.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		11.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		2. 線形： 略
	15.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		12.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		1.街路幅員は下記車線幅、占用幅を単位として定むること。複線軌道：5.5m、単線軌道：3m、高速車線：3m、緩速車線：2m、駐車線（平行2.0-2.5m、直角4.0m-7.5m）、歩行者：0.75m、植樹帯：3.0m以上（但し、特殊の場合は1.5m迄縮小すること得）、安全地帯（路面電車乗降場：1.5m以上、横断歩道安全島：1.0m以上）、路上施設地帯：1.0m
6 街 路 の 表 示	16.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	6 交 叉 点 及 び 広 場	13.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	3 幅 員	2 主要幹線街路の総幅員は中小都市に於いては高速4車線以上を保有せしめ36m以上、大都市に於いては高速6車線を保有せしめ50m以上とし、其の他の幹線街路の幅員は中小都市に於いては25m以上、大都市に於いては36m以上とすること
	17.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		14.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		3 補助街路の幅員は15m以上とし止むを得ざる場合と雖も8mを下らざること
	18.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		15.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		4 各側歩道の有効幅員は幹線街路に於いては6占用幅以上とし、その他の街路に於いても4占用幅を下らざること
7 街 路 の 表 示	19.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	7 交 叉 点 及 び 広 場	16.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	6 交 叉 点 及 び 広 場	5 街路交差点に於いては安全地帯（電車乗降場）の設置及び乗合自動車の停車等を考慮し、有効幅員を増大すること
	20.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		17.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		6.積雪多き地方にありては必要に応じ幅員を増大すること
	21.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		18.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		7.路面と地盤面との高低差著しく沿道の利用不十分なる場合は、其の区間の幅員を必要の限度迄減じ、別に其の両側又は片側に段違いの副道を設けること
8 街 路 の 表 示	22.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	8 交 叉 点 及 び 広 場	19.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	7 交 叉 点 及 び 広 場	4. 拡幅： 略
	23.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		20.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		1.幹線街路の交叉点には広場を設け、交通能率の増大に努むること
	24.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		21.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		2.街路交叉点広場に付いては交通整理を行う為、必要なる施設並びに美観を考慮し其の形状、大きさを定ること
9 街 路 の 表 示	25.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	9 交 叉 点 及 び 広 場	22.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	8 交 叉 点 及 び 広 場	3.循環式交通広場の中央島の最小半径は15m、環路の車道は高速車線2、緩速車線1を保有せしむること、尚、適宜誘導島を設置し、交通流の制御をはかること
	26.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		23.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	27.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		24.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
10 街 路 の 表 示	28.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	10 交 叉 点 及 び 広 場	25.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	9 交 叉 点 及 び 広 場	
	29.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		26.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	30.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		27.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
11 街 路 の 表 示	31.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	11 交 叉 点 及 び 広 場	28.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	10 交 叉 点 及 び 広 場	
	32.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		29.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	33.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		30.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
12 街 路 の 表 示	34.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	12 交 叉 点 及 び 広 場	31.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	11 交 叉 点 及 び 広 場	
	35.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		32.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	36.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		33.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
13 街 路 の 表 示	37.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	13 交 叉 点 及 び 広 場	34.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	12 交 叉 点 及 び 広 場	
	38.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		35.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	39.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		36.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
14 街 路 の 表 示	40.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	14 交 叉 点 及 び 広 場	37.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	13 交 叉 点 及 び 広 場	
	41.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		38.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	42.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		39.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
15 街 路 の 表 示	43.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	15 交 叉 点 及 び 広 場	40.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	14 交 叉 点 及 び 広 場	
	44.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		41.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	45.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		42.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
16 街 路 の 表 示	46.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	16 交 叉 点 及 び 広 場	43.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	15 交 叉 点 及 び 広 場	
	47.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		44.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	48.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		45.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
17 街 路 の 表 示	49.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	17 交 叉 点 及 び 広 場	46.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	16 交 叉 点 及 び 広 場	
	50.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		47.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	51.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		48.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
18 街 路 の 表 示	52.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	18 交 叉 点 及 び 広 場	49.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	17 交 叉 点 及 び 広 場	
	53.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		50.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	54.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		51.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
19 街 路 の 表 示	55.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	19 交 叉 点 及 び 広 場	52.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	18 交 叉 点 及 び 広 場	
	56.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		53.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	57.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		54.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
20 街 路 の 表 示	58.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	20 交 叉 点 及 び 広 場	55.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	19 交 叉 点 及 び 広 場	
	59.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		56.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	60.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		57.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
21 街 路 の 表 示	61.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	21 交 叉 点 及 び 広 場	58.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	20 交 叉 点 及 び 広 場	
	62.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		59.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	63.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		60.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
22 街 路 の 表 示	64.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	22 交 叉 点 及 び 広 場	61.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	21 交 叉 点 及 び 広 場	
	65.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		62.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	66.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		63.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
23 街 路 の 表 示	67.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	23 交 叉 点 及 び 広 場	64.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	22 交 叉 点 及 び 広 場	
	68.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		65.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	69.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		66.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
24 街 路 の 表 示	70.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	24 交 叉 点 及 び 広 場	70.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	24 交 叉 点 及 び 広 場	
	71.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		71.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	72.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		72.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
25 街 路 の 表 示	73.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	25 交 叉 点 及 び 広 場	73.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	25 交 叉 点 及 び 広 場	
	74.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		74.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	75.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		75.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
26 街 路 の 表 示	76.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	26 交 叉 点 及 び 広 場	76.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	26 交 叉 点 及 び 広 場	
	77.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		77.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	78.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		78.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
27 街 路 の 表 示	79.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	27 交 叉 点 及 び 広 場	79.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	27 交 叉 点 及 び 広 場	
	80.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		80.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	81.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		81.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
28 街 路 の 表 示	82.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	28 交 叉 点 及 び 広 場	82.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	28 交 叉 点 及 び 広 場	
	83.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		83.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	84.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		84.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
29 街 路 の 表 示	85.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	29 交 叉 点 及 び 広 場	85.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	29 交 叉 点 及 び 広 場	
	86.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		86.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	87.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		87.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
30 街 路 の 表 示	88.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	30 交 叉 点 及 び 広 場	88.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	30 交 叉 点 及 び 広 場	
	89.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		89.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	90.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		90.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
31 街 路 の 表 示	91.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	31 交 叉 点 及 び 広 場	91.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	31 交 叉 点 及 び 広 場	
	92.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		92.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	93.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		93.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
32 街 路 の 表 示	94.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	32 交 叉 点 及 び 広 場	94.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	32 交 叉 点 及 び 広 場	
	95.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		95.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	96.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		96.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
33 街 路 の 表 示	97.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	33 交 叉 点 及 び 広 場	97.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	33 交 叉 点 及 び 広 場	
	98.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		98.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	99.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		99.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
34 街 路 の 表 示	99.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	34 交 叉 点 及 び 広 場	99.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること	34 交 叉 点 及 び 広 場	
	100.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		100.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		
	100.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		100.長径間の橋梁を架する場合は架橋容易なる箇所に路線を選定すること		

興計画基本方針を受ける形で1946年に戦災復興都市計画標準として街路計画標準が改訂された。表1はそれらを一覧する。1927年街路網決定標準では、路線の配置しか規定されていないのに対し、1933年街路計画標準では、計画と設計に項目が分けられた上、計画では市街地面積の推定、交通路線の選定等が、設計では配置、線形、幅員、拡幅、交叉点及び広場が規定された。ところが、1946年街路計画標準では、設計の各項目は1933年標準と同じなのに対し、計画はなく方針が追加され、街路計画標準に大幅な方針展開があったことが明確にされている。特に補助街路が近隣生活圏の構成の役割を担う点（方針4）や防災、保健、美観を重視した街路計画とする点（方針5）等はそれ以前の標準になかったものであり、重要公共施設配置と街路計画との関係（配置7）、視観を考慮した美観道路（配置8）、鉄道や河川等の沿線への街路配置（配置9）、街路交差点広場の美観・循環式交通広場の設計法・駅前広場の美観（各々、交叉点及び広場2,3,5）等で

具体的な規定が加えられた。また従来計画との関係については、「新たな構想の下に計画し」とされたものの、「多大な経費を伴うものに付いては」「既設街路」を利用することとされ、規定計画や既設街路の踏襲が認められている（方針2）。

3つの街路計画標準を通し、以下の変化分析で重要となる街路幅員と配線間隔に着目する。街路幅員に関し、1927年及び1933年の標準には具体的な規定がないが、初期街路計画の決定を審議した各都市の都市計画地方委員会での議論では、中小都市での幹線街路の幅員は25mを以て理想とする考え方があり、予算上の問題から理想を下回る計画としたことが多くの街路計画で述べられている^{注⑤}。ところが1946年の標準では主要幹線街路は36m以上、その他の幹線街路は25m以上とされ（幅員2）、その後の再検討の方針で、概ね30m以上の街路は実現性や緊要度に応じ適宜変更することとされた^{注⑥}。つまり、広幅員の美観道路の規定が加わえられたものの、1946年の街

表2 戦前の初期都市計画と戦災復興都市計画における計画前提の比較

		初期都市計画※1			戦災復興都市計画※2							
番号	都市名	都市の位置づけ	人口	計画前提		都市の位置づけ ※5	将来人口	従来計画との関係	人口		罹災率（％）※6	
			大正14年	計画飽和人口	計画期間（年）				昭和15年	昭和21年	面積	人口
1	仙台	産業都市、東北文化の中心地	142894	253, 375	48	東北の文化的中心都市、商業都市	50万	既設街路計画を考慮せず、戦災区域内を中心に新たな観点から計画	223630	225036	旧市街地の10％	26
2	長岡		51050	112, 357	94	商工業都市、地方文化の中心		旧来計画の実施は即応しないため新計画を樹立	65995	43475	14	73
3	豊橋	産業都市、軍事上本州中部の枢要地	82371	258, 205	88	産業文化都市、東三河・西遠州一帯を経済圏とする核心都市	20万乃至25万		142716	115226	市街地の90％	50
4	岡崎	産業都市	44556	192, 700	77	名古屋市の衛星都市	20万		84073	77546	40	34
5	一宮					商工業都市、名古屋市の衛星都市		被災区域のみの部分的検討ではなく、区域内全域に亘って従来の計画を総合的に検討、改変。	70792	57588	市街地面積の80％	71
6	静岡	近代都市、政治都市	82682	241, 937	51	平和都市			211609	194013	－	53.9
7	浜松	近代都市、商工都市	91995	310, 260	45	静岡県西部・浜松圏の母都市、能率的で文化的な住みよい都市	30万	従来道路公園の配置等改正の実現ができなかったものを戦災復興と機に新たな観点から実施	175066	101658	15	64
8	岐阜	産業都市、遊覧都市	81902	261, 299	36	観光都市、生産都市、文教都市	昭和40年に28万	なるべく既定都市計画に準応	185341	147701	8.5	43.9
9	大垣		35075	130, 215	54	近代工業生産都市、文化的な都市	昭和40年に8.3万		66832	56470	－	53.1
10	富山	産業都市	81022	204, 197	40	商工業都市から工商業都市への躍進	30万	既定計画で実現出来なかった理想都市計画を考慮して折り込んだ	129916	131005	市街地の98％	84.4
11	堺		102975	237, 250	48				182147	173694	14	28
12	尼崎	工業都市	44748	294, 073	95		20年後の人口を35～40万		284702※4	172557	－	15.2
13	西宮		34427	279, 824		商工業都市、住宅都市、健康都市			116669※4	97429	18.4	44.5
14	和歌山		95622	222, 294	32	産業、文化、観光都市	昭和47年に50万	旧来の計画は実状に即応しないので新たに計画立案	170642	152901	－	48.4
15	広島		177220	271, 000	41	平和記念都市		従来の計画を白紙に返し、新たな構想の下で復興計画	343968	136518	－	89.1
16	呉	海軍鎮守府の所在地	139380	340, 410	28	産業港湾都市	昭和50年に35万	根本的に従来の都市計画を再検討	238195	169963	市街地のほとんど	50.4
17	岡山	産業都市	124521	318, 837		商工業都市		最も新しい構想の下で理想的都市の建設を目指す	163552	107690	－	61.5
18	高松		72240	110, 013	32	能率的近代都市	昭和40年に都市部人口25万	従来の都市計画では民政・経済等の諸点から立案できなかったものを採り入れた	111273	93484	市街地の60％	77.6
19	高知	近代都市	65772	141, 375	34	明るく住みよい近代都市、県都の躍進	昭和35～36年に人口18万		106644	136420	－	39.7
20	福岡	一大商工都市	146005	452, 505	38	九州地区並びに福岡県における文化、行政、経済の中心都市	50万	従来の計画にとらわれず新たな観点による	306763	287318	2.9	22.1
21	八幡		118435			新しいモデル工業都市	昭和47年に41万	戦前に果たし得なかった都心部の大改造計画を採用	262264	154646	5.2	39.8
22	若松		49930	949, 800	42 ※3	港湾都市及び工業都市	15万を目標、20万までは許容		88925	75197	1.39	6.95
23	大牟田	産業都市	－	348, 022	32	平和産業都市、観光都市	昭和35年に25万		125841	144177	33.3	44
24	長崎					国際文化交流の中心地、平和と文化運動の基地、平和社会の理想郷、文化都市						
25	佐世保	海軍鎮守府を中心とした特殊工業都市	115947	236, 459	43	平和産業港湾都市	昭和40年に34万		211852	178911	市街地の32.7％	21
26	熊本		－	246, 000	39	文教、観光、衛生方面に重点を置く	昭和52年に60万		243486	206016	市街地面積の29.9％	28.2
27	大分		53983	162, 020	53	工業都市	都市人口15万、農村部5万	一応新たな構想のもとに計画を検討した	76985	82420	2.3	7.4
28	鹿児島		175800	291, 326	41	国際観光都市、南九州地方の文化の中心、地方行政、経済の中心	昭和30年に30万	既定計画を尊重した	212288	123533	市街地の90％	66

※1：初期都市計画とは、戦前の各都市最初の法定都市計画を意味し、「都市計画要鑑」や都市計画区域決定の理由書（公文書）の記述に基づき各項目を記入している。

※2：戦災復興都市計画は、建設省発行「戦災復興誌」の記述に基づき各項目を記入している。 ※3：門司、小倉、八幡、若松の合計での値

※4：昭和16年の値。 ※5：都市の位置づけの変化の著しい事例にグレーの網掛けを施す。 ※6：罹災率（面積）は、ことわりのない場合は全市域面積に対する割合を示す。

路計画標準の幹線道路街路幅員は基本的に初期都市計画の理想を実現したものと理解できる。配線間隔については、1927年の標準では軌道を敷設すべき幹線街路の間隔は都市の中央部では約半哩、その他では1哩であるが、1933年の標準では住居地域で500mから1km迄、その他の地域では500m以下も可とされ、この規定は1946年の標準でもあまり差がない。つまり、1927年と1933年の標準間で大きな差が見られる。本研究の対象都市の初期街路計画の決定時期は（表3）、多くが1933年以前であり、1933年街路計画標準に合致していない都市の戦災復興街路計画は配線間隔の再整理が計画見直しの動機の一つになったことが考えられる。

3-2. 計画構想と計画前提の比較

表2は、初期都市計画と戦災復興都市計画の計画前提や都市の位置づけを一覧している。都市の位置づけについては、初期都市計画では、産業や近代都市、商工業都市が主であったが（一部に軍事都市を含む）、戦災復興都市計画では、産業や商工業都市は引き続き見られるものの、文化都市や衛星都市、平和や観光都市が目立つようになった。この内、表中のグレーの網掛けの10市は戦災復興都市計画において都市の位置づけが大きく変化したと考えられる都市である^{注9}。

対象都市中で両都市計画の間で市町村合併等によって都市計画区域が変更され、街路計画の策定範囲が拡大したのは仙台、岐阜、富山、堺、和歌山、広島、岡山、高松、高知、佐世保、大分の11市であり（一宮、西宮は縮小）、その他は策定区域がほぼ同一である。それを踏まえ将来の計画人口を見ると、初期都市計画と比べて過大な見積もりをしている都市（熊本、和歌山、仙台等）からほとんど変化のない都市（豊橋、岡崎、浜松等）、過少に見積もっている都市（大牟田、長崎等）まで非常に格差があることが判る。これは、戦災復興都市計画の将来人口予想が戦禍による人口減少を踏まえつつも、戦前期の人口動態を基に行われたと考えられることから、戦前における初期都市計画樹立以降の各都市の発展格差を反映したものと考えることができる。尚、従来計画との関係では、記述のあった15市の内、岐阜と鹿児島を除く13市が、新たな構想の下で街路計画を樹立したとされる。

4. 街路計画の踏襲性と拡大性

4-1. 街路本数・広場の比較

表3は各都市欄の上段に初期街路計画、下段に戦災復興街路計画の諸属性をまとめている^{注8}。まず最大幅員街路では、ほぼ全ての事例で幅員値が増加している上、静岡、岡崎以外の全ての都市で36m以上とされたことから、1946年の街路計画標準に基づき、広幅員街路の幅員拡大化が図られたことがわかる。広場では、戦前街路計画で広場計画があるのは15都市であり、面積5000㎡以上の広場がある都市に限れば5都市にすぎない。逆に戦災復興街路計画で広場がないのは、尼崎だけにすぎず、長崎を除く全ての都市で数多くの広大な広場が計画されている。戦災復興街路計画の意義の一つに駅前広場を主とした広場環境の改善があった。

等級毎の街路本数では、広路は11市にあり、鹿児島では3路線が計画された。また1等1類は21市で計画されており、初期街路計画に比べて多くの都市で構成街路の等級拡大が図られたことがわかる。特に初期街路計画では構成街路の最大等級が1等3類程度で据え置かれていた都市で、戦災復興街路計画では1等2類以上の構成街路を複数持つようになった事例が非常に多いのが特色である（豊橋、岡

崎等23市が該当する）。こうした都市のほとんどでは、1等3類以上の街路（概ね25m幅員の街路に相当する）の本数が増え、戦前の街路計画の理想が実現されたことがわかる。しかし、一部の都市では、広幅員街路の数本の等級拡大がなされたのみで、構成街路の等級が全般的に変わらない都市（岡崎や若松）や等級減少された都市（一宮、静岡、岐阜、西宮）が見られる。

4-2. 路線一致率と延長拡大率による都市分類

路線一致率（表3）は、戦災復興都市計画後の市役所から半径2km圏^{注9}における戦前の初期街路計画総延長当たりの同計画とコース一致した戦災復興街路計画総延長の割合を示す。延長拡大率は同範囲における戦前街路計画総延長当たりの戦災復興街路計画総延長の割合を示す。以上の指標により、戦災復興街路計画の踏襲性と拡大性を計り、同範囲の構成街路の幅員拡大率（定義は表3）をも含めて都市分類したものが図1である。これによれば、路線一致率では49.5%（長岡）から96.2%（岐阜）まで都市間格差が大きいのに対し、延長拡大率では豊橋等3市が100%程度に留まるものの、他の都市はいずれも120%超であり、延長距離が増したことがわかる。以下では、各々の平均を基準に4つのグループに分け分析を進める。即ち、一致率高・拡大率高が改良型（岐阜、堺、尼崎等）、一致率高・拡大率低が現状維持型（豊橋、大分、大垣等）、一致率低・拡大率低が改変型（高知、高松等）、一致率低・拡大率高（長岡、呉、大牟田等）が抜本的改変型である。また、各グループ共、幅員拡大率50%前後で街路幅幅の大小を分類し、上記4グループの細分類を試みた（表4）。尚、幅員拡大が50%を越える都市は東日本に対し（富山市以东で10市中3市が該当）、西日本が圧倒的に多い（18市中10市が該当）という特色がある。さらに、街路幅幅が大きい都市はいずれかの都市グループに集中しているのではなく、各グループに同様に分散しており、初期街路計画から戦災復興街路計画への変容パターンが各都市の事情に応じて多様であることが分かる。

4-3. 踏襲性と拡大性でみる戦災復興街路計画の都市特性

路線一致率と延長拡大率による各都市グループの特性を表2の計画前提との関係から見る。戦禍の程度を各都市共通で計れる指標として罹災人口率に着目すると、例えば、罹災率40%超の17市の内、改変型か抜本的改変型に該当するのは9市（長岡、一宮、静岡、西宮、広島、呉、高松、大牟田、鹿児島）であり、また幅員拡大率が50%以上の都市も同じく9市（長岡、一宮、浜松、和歌山、広島、呉、岡山、長崎、鹿児島）である。そして、双方いずれかに関係する都市は11市（64.6%）である。つまり、戦禍の大小が街路計画の改変の程度や街路幅員の拡大に影響したという傾向が見られる。逆に、将来人口の見積もりについては、過大に見積もる例はむしろ少数であるから（3-2節）、将来の都市拡大の予想が戦災復興街路計画の改変や拡大性に影響したということはない。

次に、従来計画との関係が「新たな構想の下で戦災復興都市計画を樹立した」とする13市に着目すると、改変型か抜本的改変型に該当するのは6市であるのに対し、街路幅幅が大きい都市は9市が該当する（また、全13市が幅員拡大率45%超である）。従って、新たな構想の下での計画とは、初期都市計画を改変したというよりは街路幅員を拡大したという意味が強いと考えられる。また、幅員拡大率50%超の13市の内（表3）、戦災復興街路計画において壮大な計画を志向した岡山、広島、鹿児島を除けば、ほとんどの都市の初期街路計画は、

表3 戦前都市計画と戦災復興都市計画における街路計画一覧

番号	都市名	決定年月日	最大幅員街路				駅前広場等※2	広路	一等大路			二等大路			一等小路	二等小路	合計(本)	市役所から半径2km圏における 新旧街路比較指標			街路配線間隔 (m) ※6		
			(m)	本	数	面積 (㎡)			(本)	1類	2類	3類	1類	2類				3類	路線一致率※3	延長拡大率※4	幅員拡大率※5	南北方向	東西方向
1	仙台	1927. 6. 25	36	1	0			1	1	16		16	4			38	71. 2	137. 0	47. 4	330	360	C	
		1954. 12. 10	50	1	0	32128, 6700×2, 2300, 3000, 4400	2	2	2	11	20	22	11	1		71			320	350			
		1932. 4. 16	22	1	6					3	1	11	15			30			480	480			
2	長岡	1950. 3. 31	36	1	4	6100, 5000, 2000, 2600,				6	11	21	3			41	49. 5	150. 3	83. 3	370	310	A	
		1928. 1. 30	27	1	1	6600				18	1	16				35			200	260			
3	豊橋	1957. 9. 20	50	1	1	18600		1	2	5	9	3	12	1		33	73. 0	101. 3	22. 2	210	260	C	
		1930. 11. 5	22	3	0					3	12	6	8			29			420	490			
4	岡崎	1952. 6. 9	30	3	2	6200, 2800				4	2	13	9	9		37	84. 3	140. 2	14. 3	310	340	A	
		1929. 11. 26	25	1	1	5280				7	13	7	11			38			340	340			
5	一宮	1950. 1. 19	36	2	2	15000, 5400			1		3	13	9	12	3	41	70. 9	108. 1	52. 2	530	200	B	
		1927. 12. 6	25	1	0					6	18	4	5			33			380	560			
6	静岡	1950. 9. 27	30	1	5	3000, 11000, 2200, 2000, 2700				4	2	12	22	4		44	71. 4	131. 6	22. 7	370	300	B	
		1926. 8. 6	22	1	0					1	17	3	12			33			480	390			
7	浜松	1958. 9. 19	36	4	5	11000, 4000, 2640, 3000, 6000			4		16	19	8	3		50	74. 9	139. 6	68. 4	290	290	A	
		1926. 5. 1	33	1	1	4950				1	12	1	8	5		27			250	270			
8	岐阜	1953. 2. 23	36	1	2	33400, 5700			1	2	6	5	9	18	5	46	96. 2	194. 3	20. 0	270	260	C	
		1930. 7. 12	19	7	0						7	5	9	3		24			550	780			
9	大垣	1953. 6. 26	40	2	1	9500			1	2	6	8	5	9	4	35	91. 5	132. 0	41. 2	320	400	A	
		1928. 3. 20	30. 6	1	11	2970, 4290, 660×9				1	4	14	11	5		35			530	520			
10	富山	1945. 12. 29	36	2	7	18400, 4500×3, 4000×2, 8400			2	2	19	4	16	4	2	49	72. 1	137. 4	48. 0	400	370	A	
		1926. 3. 29	27	1	0						4	4	8			16			640	880			
11	堺	1958. 1. 25	50	2	9	8400, 1820, 2310, 1710, 2920, 1450, 4230, 4440, 1260			2	2	10	5	8	9		36	79. 4	199. 3	62. 5	330	260	A	
		1929. 9. 6	27	3	0						9	4	2			15			1490	600			
12	尼崎	1957. 12. 23	50	1	0			1		2	4	9	8	18		42	77. 9	200. 8	25. 0	640	440	A	
		1931. 10. 20	27	2	0						16	3	4	7	1	31			500	570			
13	西宮	1958. 12. 23	50	2	?	不明			2		1	6	7	19	4	39	50. 4	144. 4	30. 8	230	260	A	
		1931. 4. 13	27	1	1	2700					6	7	8	7	1	29			500	420			
14	和歌山	1955. 12. 26	50	1	5	8500, 3000×2, 7000, 2500		1	1	3	12	8	4	6		35	76. 0	132. 8	55. 6	460	350	C	
		1928. 7. 27	36	1	3	3600, 2000, 6200				1	15	4	8	1		29			850	490			
15	広島	1959. 5. 23	100	1	4	6000, 15000, 4500, 8500			1	6	4	7	5	1		26	70. 8	124. 4	90. 9	600	570	B	
		1937. 10. 1	22	1	2	500, 1300					2	2	9	14	8	2	37			500	480		
16	呉	1959. 4. 15	40	3	1	10446			5		3	10	13	2	8	1	42	64. 5	162. 3	87. 5	370	280	A
		1927. 2. 12	25	4	0						16		6	7		29			530	520			
17	岡山	1959. 12. 5	50	1	13	8000, 11300, 40000, 2800×2, 7800×3, 3800, 5820, 14000, 4200, 4000		1	3	2	17	11	10	13	12		69	76. 4	153. 9	70. 6	400	330	A
		1928. 9. 27	22	8	1	3140					8	8	7	8	6		37			520	340		
18	高松	1958. 3. 12	60	1	5	7660, 2900, 3970, 600, 2800,		1	1	1	3	6	17	17		46	58. 6	123. 6	48. 3	220	250	B	
		1929. 9. 27	36	1	1	50					1	7	3	25		36			280	330			
19	高知	1957. 11. 30	36	2	1	5148			2		3	5	10	24		44	56. 5	122. 0	45. 0	210	370	C	
		1931. 8. 19	27	3	4	2240, 3800, 200, 920					14	9	12	15	2	52			750	580			
20	福岡	1958. 3. 31	50	3	3	1540, 14000, 1900		2	4		9	13	13	7	2	50	80. 3	122. 9	47. 1	610	560	B	
		1934. 5. 11	27	2	0						2	5	6	15		28			410	450			
21	八幡	1958. 4. 11	50	1	6	7800, 1700, 3000, 6000, 5300, 3900		1		4	5	12	12	10	11	55	89. 3	146. 1	63. 6	270	350	A	
		1934. 5. 11	27	2	0						1	3	3	10		17			110	160			
22	若松	1946. 10. 22	40	1	2	6000, 375			1	1	3	1	3	6	4	19	87. 8	147. 2	30. 0	130	160	C	
		1928. 6. 4	25	2	0						3	8	5	6		22			730	530			
23	大牟田	1959. 7. 27	40	2	2	5326, 6495				1	5	9	12	4		31	65. 7	178. 2	46. 2	420	340	A	
		1928. 5. 15	22	1	4	6600, 2970, 990, 2310					1	6	4	6	3	20			440	350			
24	長崎	1958. 10. 9	36	2	1	2250		2	1	3	2	14	3	7		32	85. 3	134. 0	71. 4	350	260	C	
		1929. 4. 15	20	2	4	550, 540, 4620, 1740					2	1	2	9	2	16			480	280			
25	佐世保	1959. 1. 8	36	1	3	7200, 2400, 1500		2			1	11	2	2	6	24	55. 2	134. 7	70. 0	320	230	B	
		1928. 2. 16	27	1	1	4290					9	7	5	9		30			690	490			
26	熊本	1959. 10. 31	36	2	3	3850, 14800, 3820,			1	2	8	5	13	8	1	38	78. 1	122. 4	39. 1	350	520	B	
		1931. 1. 19	22	3	1	400					3	4	5	10	11	33			440	390			
27	大分	1959. 1. 31	36	2	10	7400, 2800×2, 12500, 4800, 5800, 2600, 3000×2, 3600			2	1	9	5	6	4	7	34	74. 6	103. 6	68. 2	390	290	B	
		1927. 11. 7	24. 3	1	3	4455, 4851, 6039					11	7	9	5		32			270	360			
28	鹿児島	1958. 1. 20	50	3	7	15000, 7500, 34000, 6500, 8000, 12000, 3200,		3	5		15	7	14			44	66. 8	139. 3	50. 0	330	370	C	

※1：各都市の上段が戦前の初期街路計画諸数値（公文書の記述による）、下段が戦災復興都市計画の諸数値（「戦災復興誌」記述による）。

※2：広場の面積（駅前広場、街路広場、橋詰広場等が含まれる）。 ※3：路線一致率(%)=街路コースが一致する戦災復興街路計画総延長÷戦前街路計画総延長×100。

※4：延長拡大率(%)=戦災復興街路計画総延長÷戦前街路計画総延長×100。 ※5：幅員拡大率(%)=街路等級が一段階以上格上げされた路線踏襲区間のある街路本数÷

戦災復興計画で踏襲された区間のある総街路本数×100。 ※6：小路を除き、2等3類（以下2.3等と記す）以上の配線間隔を測定。判定は、戦前街路計画に対し戦災復興計画が、東西、南北の両方向で100m以上減少した場合はA、東西、南北の片方のみの減少の場合はB、東西、南北の両方向で減少幅がそれより小さい場合や戦災復興計画が大きい場合はC。

その構成街路における 1 等 3 類の本数の少なさ等に現れるように貧弱であることがわかる。例えば、長岡、浜松、堺、呉、八幡、長崎、佐世保、大分等はその典型である。以上のように、街路計画の改変性（踏襲性の低さ）や計画延長或いは幅員の拡大性に影響したのは、都市の発展性というよりは戦禍の程度に加えて初期街路計画の貧弱さ

の是正に対してであると言える。

5. 街路計画の形式変化

5-1. 街路形式の変化特性

表 4 は全調査対象都市を前章の 4 グループに分けながら、各街路

計画と市街地骨格街路を模式図として示しており、その比較結果を表5にまとめている。表4の街路計画模式図は、初期街路計画については公文書（理由書）や都市計画地方委員会議事録の記述に基づき、戦災復興街路計画については1等3類以上を実線で描いている(表4凡例)^{注10)}。まず街路形式の変化特性を見る(表5)。ここでの踏襲とは

街路形式を幹線街路を主として総体として見た場合の踏襲性である。これによれば、市街地においては全ての事例が初期街路計画の形式と同じであり、さらに格子型の佐世保を除く全てが初期街路計画の幹線道路網をそのまま継承する形で街路形式が踏襲されている^{注11)}。郊外部についても、堺(格子型から放射環状型へ移行)、富山・高知(放射型から放射環状型へ移行)を除く全事例が初期街路計画の形式と同じである。さらに、郊外で幹線道路網が非継承の佐世保と仙台を除けば、全事例で初期街路計画の幹線道路網が継承される形で街路形式が踏襲されている。改変型や抜本的改変型の都市に×(街路形式は同じでありながら幹線街路の踏襲性が低い)や●(新たな街路形式の導入)がやや見られるが、ほとんどは初期の幹線街路網を引き継ぐ形で街路形式が温存されている。以上のように、初期街路計画と戦災復興街路計画の街路形式は極めて密接な関係があり、初期街路計画がほぼ踏襲されている。

表4の模式図を見れば、初期街路計画の多くでは、市街地における幹線街路密度が粗であり、相対的に見て市街地と郊外にあまり差がなく一様

図1 戦災復興街路計画の踏襲率及び拡大率による都市分類

表4 街路形式及び市街地骨格形式における戦前街路計画と戦災復興都市計画との比較

分類	都市名	街路計画		市街地骨格		番号	都市名	街路計画		市街地骨格		番号	都市名	街路計画		市街地骨格	
		戦前都市計画	戦災復興計画	戦前都市計画	戦災復興計画			戦前都市計画	戦災復興計画	戦前都市計画	戦災復興計画			戦前都市計画	戦災復興計画		
改良型・街路拡幅大	11. 堺					現状維持型・街路拡幅大	24. 長崎					改良型	19. 高知				
	21. 八幡						14. 和歌山						18. 高松				
	17. 岡山						27. 大分						1. 仙台				
	7. 浜松						9. 大垣						6. 静岡				
改良型	8. 岐阜					現状維持型	20. 福岡					抜本的改変型・街路拡幅大	2. 長岡				
	12. 尼崎						26. 熊本						16. 呉				
	22. 若松						3. 豊橋						28. 鹿児島				
	4. 岡崎						25. 佐世保						13. 西宮				
改良型・街路拡幅大	10. 富山					改変型・街路拡幅大	15. 広島					抜本的改変型	23. 大牟田				
	5. 一宮						5. 一宮										
凡例共通事項		北を上とし、スケールを考慮せず、模式図として示す		方位とは無関係の街路		街路計画共通事項		市街地骨格共通事項		○ 市役所							
◆ 商業中心や工業中心等、理由書や議事録で記述された都市中心		南北幹線		東西幹線		戦前都市計画は、理由書や議事録で記述された骨格街路を実線で記述し、本数は概ね記述に基づ		1.3以上の線を書き、1.2以上は太線、1.1以上は極太線、2.2以上は破線で描く。街路本数や方向は実際の計画に基づく。		● 県庁		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
◇ 商業中心や工業中心等、理由書や議事録で記述された都市中心		都市計画区域への接続街路		隣接		破線を街路形式を明確にする為に筆者が入れた準骨格街路を示す。太線は最大幅員街路。戦災復興計画では、1.3(1等3類)以上の街路を書き、破線は街路形式を明確化する為に入れた準骨格街路。1.1以上を極太線で書き、1.1未満の最大幅員街路を太線で描く。				○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接						○ 市役所		○ 駅前広場		○ 街路広場		○ 公園	
		都市計画区域への接続街路		隣接		</											

に配線された事例が多いことがわかる（典型例として岡山、浜松、和歌山、一宮、仙台等）。これに対し、戦災復興街路計画では市街地における幹線街路が密になり、広幅員街路も市街地に集中された事例が多い。中には初期街路計画よりも郊外路線を減らし、市街地に集中させた事例も見られる（尼崎、一宮、仙台、西宮）。このように戦災復興街路計画は市街地と郊外の街路配線の減り増りを着けた事例が非常に多い。初期街路計画は予算の都合もあり、特に市街地では既存街路の活用が考えられた為^{注12)}、計画幹線街路は少なく、他方郊外では、将来の土地区画整理の基準線的な意味で幹線街路が配線され、表2に見るような長期の計画期間設定では、相対的にみて低密度で郊外に広がる街路計画とする傾向が見られた。戦災復興街路計画ではこの点が改められたと見られ、表3で見るように市役所2km圏では延長拡大率の拡大傾向が著しい。

5-2. 広幅員道路の踏襲性と変化

初期街路計画における最大幅員街路と戦災復興街路計画における1等1類以上の街路を広幅員街路と見なし、その位置変化を見ると（表5）、位置が踏襲されたのは7市のみであり、大半の都市では広幅員街路の位置が変化している。ただし、現状維持型では4市が踏襲されており、これらの都市では各街路の配線だけではなく広幅員街路の位置をも踏まえた街路構成そのものが踏襲されたことが分かる。広幅員街路の場所を、市街地貫通、郊外、市街地内の3つに分類^{注13)}、その変化パターンを見ると（表6）、「市街地内→市街地貫通」のように異なる場所間の変化が46.4%を占める。また最も多い市街地内間の変化でも、戦災復興街路計画では市街地内に複数の広幅員街路を持つようになった事例が5事例（岡山、富山、大分、豊橋、鹿児島）

を占める（表5）。このように広幅員街路の位置変化によって都市構造が大きく変わったことが分かる。広幅員街路が関係する都市施設として駅に着目すると、初期街路計画に比べて戦災復興街路計画では駅に接続する路線がやや増加した（前者は17事例、後者は20事例）。また都市グループとの関係では、現状維持型以外の3グループでは、広幅員街路の位置変化のパターンが多様であることがわかる（表6）。

広幅員街路の位置変化が都市構造に及ぼす影響や意図は都市毎に異なるが、既往研究で言及されていない事例の中で特徴的なものを見ると、浜松の戦災復興街路計画の広幅員街路は市街地をバイパスする国道1号が郊外に計画されており、都市の将来発展を考慮した計画となっている（表4）。また、熊本では「森都」のコンセプトの下、熊本城公園と郊外の江津湖を結ぶ軸に広幅員街路が計画された^{注14)}。他方で、仙台的戦前街路計画は駅への交通集散が課題であったことから広幅員街路は駅の周回道路に計画されたが、戦災復興街路計画では防火区画を目的に市街地内に複数の広幅員街路が計画された。防火区画を目的に仙台のように市街地に複数の広幅員街路を計画した事例は多いが、浜松や熊本のように独自の構想に基づき郊外に広幅員街路を配置した事例も見られた（以上、表4より）。

6. 市街地骨格と都市デザイン技法導入の比較

6-1. 戦災復興街路計画における都市デザイン技法

表5では、表4の市街地骨格の模式図に基づき、都市デザイン技法の導入状況を一覧している。駅前広場の一部を除き、ほとんどの技法が戦災復興都市計画によって新規導入されたものである。対象都市の大半で見られるのが、駅前広場、防火区画、公園連絡道路であり、

表5 街路形式及び市街地骨格形式における戦前街路計画と戦災復興都市計画との比較

分類	都市名	街路計画（街路形式）					市街部都市デザイン技法の導入 ※2											
		市街地		郊外		広幅員街路	駅前広場	駅前広場	街路区画	防火区画	美観道路	ピスタ	水辺街路	官庁計画	庁舎移転	公園連絡	水辺公園	駅裏大通り
		格子型	放射型	格子型	放射型													
改良型・街路拡幅大	11. 堺	◎			●	x A	■					駅	●		△	●		
	21. 八幡	◎			◎	x B	■					駅				●		
	17. 岡山	◎			◎	x C	●	●	●	●	●	駅、庁舎	●		△	●	●	●
	7. 浜松	◎			◎	x D	●	●		●				●	△	●		
改良型	8. 岐阜	◎			◎	◎ C	■	●		●	●	駅			◎			
	12. 尼崎	◎		◎		x E				●					◎	●	●	
	22. 若松	◎			◎	x C			●	●		庁舎		●	◎			
	4. 岡崎	◎			◎	x B	●			●	●	公園		●	△	●		
現状維持型・街路拡幅大	10. 富山	◎			●	x C	■			●		駅	●	●	△			◎
	24. 長崎	◎			◎	◎ F				●	●	県庁	●	●	◎			
	14. 和歌山	◎		◎		x C	■			●		駅		●	△	●		
	27. 大分	◎			◎	◎ C	■	●	●	●	●	駅、城		●	△	●		
現状維持型	9. 大垣	◎		◎		◎ C	●			●	●	駅	●	●	◎	●		
	20. 福岡	◎		◎		x F	■	●		●		駅	●		◎	●	●	●
	26. 熊本	◎		◎		x F	■			●	●	駅			◎	●		
	3. 豊橋	◎		◎		◎ C	■			●	●	公園			◎	●		●
改変型・街路拡幅大	25. 佐世保	x			x	◎ G	●			●					◎	●		
	15. 広島	◎		◎		x F	■	●		●	●	城、公園	●	●	△	●	●	●
	5. 一宮	◎			◎	x C	■	●		●	●	駅			◎			
	19. 高知	◎			●	x E	●			●	●	城		●	◎	●		
改変型	18. 高松	◎			◎	x G	■			●	●			●	△	●	●	
	1. 仙台	◎		x		x F	●			●	●	駅			◎	●		
	6. 静岡	◎		◎		x F	●			●	●	公園			◎	●		
	2. 長岡	x		◎		◎ C	●	●				駅			△			
抜本的改変型・街路拡幅大	16. 呉	◎				x その他	■			●	●	駅	●	●	△	●	●	
	28. 鹿児島	◎		◎		x C	■		●	●	●	駅		●	△	●		
	13. 西宮	◎		◎		x G				●					△		●	
	23. 大牟田	◎		◎		x B	●	●		●	●	駅			◎			●

記号：◎：踏襲、●：新規導入、■：踏襲+追加or拡張、△：移設（変化）、×：非継承（変化）
 ※1：Aは市街地貫通→郊外、Bは市街地貫通→市街地内、Cは市街地内→市街地内、Dは市街地内→郊外、Eは郊外→市街地貫通、Fは市街地内→市街地貫通、Gは市街地貫通→市街地貫通の、広幅員街路位置の変化型をそれぞれ表す。Rは複合型の為、その他とする。
 ※2：防火区画は1等2類以上の街路で区画がある場合を対象とする。美観道路は1等2類以上のブルバールがある場合を対象とする。ピスタは、焦点となる地物を記入。水辺街路は河岸等に緑道や街路がある場合を対象とする。官庁計画は、庁舎が区画整理区域内にあり、配置に都市デザインの技法がある場合を対象とする。公園連絡は街路が公園と連絡する場合を対象とする。水辺公園は河岸等に公園がある場合を対象とする。駅裏大通りは駅裏に1等3類以上の街路がある場合を対象とする。

広幅員街路の多くはビスタを構成している。また、美観道路（定義は表5の注に示す）や官庁街計画も約6割で見られる。他方で街路広場は1946年街路計画標準に規定が加えられたものの、導入事例が少ない^{注15)}。いずれの技法項目も特定の都市グループ毎で導入程度に差がないが、現状維持型については駅前広場は初期計画からの追加や拡張事例が非常に多い。また、庁舎（県庁や市役所）については、移設された都市は大半が街路拡幅が大きい都市であり、広幅員街路と庁舎を一体として考えて移設されたことが分かる（表5の庁舎移転が△の都市のほとんどでは、広幅員街路に庁舎が接して計画されている（表4））。この点で、1946年街路計画標準の規定（配置7）の実現が見て取れる。以下では、幹線街路が構成する市街地のブロック割りと美観道路及び駅前広場に注視し、初期街路計画からの変化特性を分析する。

6-2. 市街地骨格の踏襲性と変化特性

まず、市街地における幹線街路の配線間隔に着目す

表6 広幅員街路位置の変化パターン

	改良型	現状維持型	改変型	抜本的改変型	計	(%)
A.市街地貫通→郊外	1				1	3.6
B.市街地貫通→市街地内	2			1	3	10.7
C.市街地内→市街地内	4	4	1	2	11	39.3
D.市街地内→郊外	1				1	3.6
E.郊外→市街地貫通	1		1		2	7.1
F.市街地内→市街地貫通		3	3		6	21.4
G.市街地貫通→市街地貫通			2	1	3	10.7
その他				1	1	3.6
計	9	7	7	5	28	100.0

各都市の変化型を表5に示す。

表7 戦災復興街路計画における市街部都市デザイン技法の戦前街路計画との関係

分類	都市名	市街部都市デザイン技法の導入方法																				
		ブロック型分け ※1					美観道路の基					美観道路の場所					駅前広場の型					
		配線 間隔 型	一字 型	二字型 (二字上 に)	十字 型(丁 字)	井桁 型(口 型)	主幹線 街路	その他 計画街 路	既設 道路	新設	水 辺	城址 前	公園 前	庁舎 前	駅前	河川 沿い	港湾 前	一放 射	二放 射	三放 射	四放 射上	その他
改良型・ 街路拡幅 大	11. 堺	A	●																			
	21. 八幡	A	●												●					■		
	17. 岡山	A									○				●					■		
	7. 浜松	A	◎												●							
改良型	8. 岐阜	C			■		○							◎			◎				■	
	12. 尼崎	C			◎																	
	22. 若松	C			■					○				●					◎			
	4. 岡崎	A				■				○			●									
現状維持 型・街路 拡幅大	10. 富山	A				■															■	
	24. 長崎	C		■					○					●								
	14. 和歌山	C				■												◎			■	
	27. 大分	B					◎△	○				■										■
現状維持 型	9. 大垣	A			■						○					●				◎		
	20. 福岡	B																				■
	26. 熊本	B					○				◎										■	
	3. 豊橋	C							○					●						△		
改良型・ 街路拡幅 大	25. 佐世保	B	◎																◎			
	15. 広島	B					○			○		◎	●		●						■	
	5. 一宮	B	●							○					●						■	
	19. 高知	C			■					○		●								◎		
改良型	18. 高松	B			◎															◎		
	1. 仙台	C					◎	○					◎								■	
	6. 静岡	B		■				○		○		◎	●								◎	
	2. 長岡	A																			◎	
抜本的改 変型・街 路拡幅大	16. 呉	A				■		○		○				●						◎		
	28. 鹿児島	C					■	○						◎		●	◎					■
	13. 西宮	A	●																			
	23. 大牟田	A	■					○							■			◎	◎			

記号：◎：踏襲、●：新規導入、■：踏襲+追加or拡張、△：移設(変化)、×非継承(変化)。ブロック型分け※1「配線間隔」のアルファベット記号は、表3の凡例に同じ。
ブロック分けにおける、「一」字型等は、各戦災復興計画街路の概ね上位2等級街路で構成される骨格の形を漢字で表現している。戦災街路計画の骨格ブロックが、戦前街路の骨格ブロックからどのように変化したのかを記号で示す。「美観道路の基」は、戦災街路計画の中で概ね1.2以上のプールの戦前街路計画における基街路を○印で示す。「美観道路の場所」は、戦災計画街路の美観道路の場所と戦前街路計画との関係を記号で示し、ピスタを構成する場合にグレーの網掛けを施す。「広場の型」は戦災街路計画の駅前広場において広場から放射する道路数を示す。また戦前街路計画に駅前広場計画があった場合にグレーの網掛けを施す。

記号：◎：踏襲、●：新規導入、■：踏襲+追加or拡張、△：移設(変化)、×：非継承(変化)。ブロック型分け※1「配線間隔」のアルファベット記号は、表3の凡例に同じ。ブロック分けにおける、「一字型」等は、各戦災復興計画街路の概ね上位2等級街路で構成される骨格の形を漢字で表現している。戦災復興計画の骨格ブロックが、戦前街路の骨格ブロックからどのように変化したのかを記号で示す。「美観道路の基」は、戦災復興計画の中で概ね1.2以上のブルーパールの戦前街路計画における基街路を○印で示す。「美観道路の場所」は、戦災復興計画の美観道路の場所と戦前街路計画との関係を記号で示し、ビスタを構成する場合にグレーの網掛けを施す。「広場の型」は戦災復興計画の駅前広場において広場から放射する道路数を示す。また戦前街路計画に駅前広場計画があった場合にグレーの網掛けを施す。

る。幹線街路の配線間隔を測定し^{注16)}、東西・南北の両方向で 100m 以上配線間隔が減少した場合に A、東西か南北の片側方向で 100m 以上減少した場合に B、両方向の減少幅が 100m 未満か戦災復興街路計画で配線間隔が増した場合に C に分類した(表 3)。その結果(表 7)、A の都市は改良型か抜本的改良型、即ち延長拡大率が平均以上の都市に極めて多いことがわかる。よって、戦災復興街路計画において市街地で延長距離が伸びた要因として、新たに街路を追加し、初期街路計画の配線間隔の広さを是正したことが考えられる。

次に各戦災復興街路計画の上位 2 等級の街路(骨格街路)が構成するブロック割りの型に着目し^{注17)}、骨格街路と初期街路との関係を見た。骨格街路の基に初期計画の幹線街路があれば踏襲(◎)、新規に計画された場合は新規導入(●)、初期幹線街路を一部に含みながら追加や拡張がある場合は「踏襲+追加又は拡張」(■)として見ると、一字型や二字型には新規導入の事例が比較的に見られるが、十字型以上のブロック割りではほとんどが、初期街路計画の踏襲か一部に新規街路を追加したり拡張した事例である。つまり、骨格街路によるブロック割りの原形は初期街路計画の幹線街路であり、その踏襲や改良が戦災復興街路によるブロック割りである。

骨格街路の具体的な計画操作については、一字型や二字型の新規導入には、骨格街路の新規挿入(八幡)や付け替え(一宮や西宮)があり(表 4)、「踏襲+追加又は拡張」には既往計画街路(又は既設街路)の延長(大牟田)や拡張(静岡)、一部計画街路の追加(長崎)がある。十字型以上の「踏襲+追加又は拡張」には、一部計画街路の移設(岡山、岐阜)や新規挿入(岡崎、大垣)、既往計画街路の拡張(和歌山)、これらの複合系(広島、福岡等)が見られる。

6-3. 都市デザイン技法の導入方法に関わる変化

美観道路の原形については(表 7)、一部に初期街路計画の主幹線街

路を引き継ぎ、これを拡張する形で踏襲した事例が見られるが、大半は新規導入されたものである。その基となったのは主幹線以外の初期計画街路や既設街路(8 事例)であり、全くの新規計画(8 事例)と同数を占める(表 7)。美観道路の場所では、城址前については踏襲や「踏襲+追加又は拡張」が多いのに対し、駅前や公園前、庁舎前等は戦災復興街路計画での新規導入が大半を占める。そして、その多くはビスタを構成している(グレーの網掛けの事例)。美観道路とビスタの対象地物の関係では、予め存在した地物に対し、美観道路を計画・整備することでビスタ構造を創出した事例は、対象物が城址(大分、高知等)、対象物が庁舎(若松、長崎)、対象物が駅(岡山、岐阜等多数)等、多数見られる。その一方で、美観道路だけではなく対象物をも新たに計画し、ビスタ構造を根本から創出した事例が、対象物を公園(岡崎、豊橋、静岡)や駅(八幡)とする事例に見られる(表 4、7)。また、初期街

路計画にはビスタ構造を持つ街路配置例は複数見られるものの、ビスタの対象物の反対側に集中点たる地物を設置し、互いに視認しあえるような計画事例は皆無である。が、戦災復興都市計画では、岡山や大分でビスタを構成する駅と正対する街路の先に街路広場が計画され(表 4)、美観道路で複数のビスタ対象地物が正対する事例が創出されている。1946 年街路計画標準の方針にある美観重視は徹底されており、新規に計画導入された事例や高度な計画事例が多いことが分かる。

駅前広場については(表 7)、広場とそれに関係する街路との関係を基に、初期街路計画と戦災復興都市計画との差を分析した。例えば、表 7 における一放射とは駅前広場から街路が一本だけ放たれている場合であり、この構造が初期街路計画と同じであれば踏襲と判断し、初期街路計画における駅前広場の有無や駅前広場の面積の拡大変化は問題としない。逆に初期街路計画に計画街路がない駅に広場と街路が計画された場合が新規導入である。また、二放射における移設(豊橋)は、駅前広場から出る街路数が減少した事を示し、三放射以上で見られる「踏襲+追加又は拡張」は、初期街路計画の駅前広場構造に新たな街路が加わったことを示す。その他の大部分は駅前広場に関わる街路数に変化がないものの街路の付け替えが行われた結果、その構造が大きく変化した事例であり、福岡は鉄道や駅の向きが変わった結果、駅前空間構造が全く変わった事例である。この二つを除けば、岡山の一事例を除き、全ての駅前広場空間は初期街路計画の計画路線を基本的に踏襲しており、特に二放射以下では岡山や豊橋を除いて完全に一致している。つまり、初期街路計画に駅前広場が追加されるか拡張されただけで基本的な駅前の街路構成に変化がない。その一方で、三放射以上の駅前広場では、一部街路の付け替え(堺、岡山、一宮等)や追加(八幡、岐阜、富山等)によって新しい駅前空間構造を生み出し

ている（表 4）。また美観道路で見たように、多くの駅前広場は美観道路と一体化しビスタの対象とされている他、街路の配線を操作することで高度な都市デザインが行われた事例が見られる。富山では駅前広場から南西方向に広幅員の斜路が追加される等し、5 路線が放射する変化に富んだ構造とされた（表 4）。一宮や福岡では駅前広場の中央から伸びる放射線に対し、左右にほぼ 45 度の角度で 2 路線が放射するトリビウム形態のデザインとされた。同じく鹿児島では広幅員の斜路が南東方向に追加され、ポリビウム形態のデザインが採られている^{注 18}。こうした配線形態は対象都市の初期街路計画には皆無であったものである。

7. まとめ

以下に本研究の知見をまとめ、初期街路計画と戦災復興街路計画との関係について考察する。

①戦災復興都市計画の 1946 年街路計画標準は近隣生活圏の構成や、防災、保健、美観の重視等を方針とし、新たな構想の下での計画を求めているが、既定計画や既設街路の踏襲を認めている。1946 年街路計画標準の幹線街路の幅員規定は初期都市計画時の理想の実現という意味合いが強く、他方、幹線街路の配線間隔規定は 1927 年標準と 1933 年標準の間に改良され、1946 年標準では前規定がほぼ踏襲されている。

②計画前提の変化として、戦災復興都市計画の目標都市では文化都市や衛星都市、平和都市や観光都市が増えた。また将来の計画人口予想では都市間の格差が大きく、初期都市計画との予想差が少ない事例から大きい事例まで幅広い。初期都市計画との関係では、記述のあった 15 市中 13 市が新たな構想の下で街路計画を樹立した。

③初期街路計画に対し、戦災復興街路計画では広場計画の追加や広幅員街路の幅員拡大化、構成街路の等級拡大が大幅に進展した。路線一致率や延長拡大率の指標によって初期街路計画に対する戦災復興街路計画の変容は、改良型、現状維持型、改変型、抜本的改変型に分類でき、さらに幅員拡大率によって細分類化ができる。しかし、こうした踏襲性や拡大性に影響したのは都市の発展性というより、戦禍の程度や初期街路計画の貧弱さは是正に対してであり、街路幅員の改善に典型的にそれが現れている。

④街路形式については市街地においても郊外においても初期街路計画からの踏襲性が非常に強い。しかし、初期街路計画では市街地・郊外の双方におしなべて一様に幹線街路を配線する傾向が見られるのに対し、戦災復興街路計画では市街地で広幅員街路を含めた幹線街路が密に配置され、減り張りが付くよう改められた。他方、広幅員街路の位置については、「市街地内→市街地貫通」のように異なる場所間での変化が多い上、市街地内での変化の場合でも市街地内に複数の広幅員街路を配線する等、改変の程度が大きい。このように広幅員街路の場所が変化することで街路が形作る市街地構成が初期街路計画から大きく変化した。

⑤改良型や抜本的改変型に該当する幹線街路の延長拡大の大きい都市では、初期街路計画における市街地の配線間隔の広さを是正する為に新たな街路を追加した事例が非常に多く、戦災復興街路計画での延長拡大の要因として配線間隔の是正が考えられる。骨格街路が構成する市街地ブロック割り（防火区画に相当）は、その原形が初期街路計画の幹線街路である場合が多く、骨格街路の新規挿入や付け替え、既

往計画街路の延長や拡幅等の計画操作によって戦災復興街路計画のブロック割りが生み出された。

⑥美観道路は大半の事例で戦災復興街路計画において新規導入された。ビスタを構成する事例では、多くは街路の計画や設計変更によるビスタ創出であるが、街路に加えてビスタ対象物をも新設し、根本からビスタ構造を創出した事例も複数見られる。駅前広場と街路との関係では、大半の事例において初期街路計画の計画路線を踏襲した上で駅前広場が追加（或いは拡張）されており、基本的な街路構成に変化がない。ただし、三放射以上の事例では街路の付け替えや追加によって、新しい駅前空間構造が生み出されており、一部都市では高度なブロック都市計画的な技法が採用された

都市全域レベルでの街路形式、市街地ブロック割り、駅前空間の構成街路に典型的なように、戦災復興街路計画は基本的に初期街路計画を踏襲している。確かに戦災復興街路計画では、駅前広場の追加・拡張や美観道路の導入、一部計画街路の追加や付け替え等によって市街地空間の構造を変え、広幅員街路の位置や市街地ブロック割りの変化によって都市レベルにおいても街路構成のバランスを変えた。しかし、そのルーツとしての街路コースは基本的に初期街路計画と一致しており、初期計画が地として生きていると言える。従って、各都市における戦災復興街路計画の計画意図は初期街路計画を含めて捉える必要があると考える。他方で、路線一致率、延長拡大率、幅員拡大率で見たように、都市毎に初期街路計画との関係差が多様である。多数事例を比較して得られた結果としては、延長拡大の要因としては初期街路計画の配線間隔の広さは是正、幅員拡大の要因としては初期計画の幅員水準の是正が得られたが、路線一致の程度については共通する要因が見出せなかった。おそらくこれは各都市の事情に即した機微な要因が関係していると考えられる。また、本研究が俯瞰したように一部の都市では戦災復興街路計画によって独自の構想を表現したり、高度な都市デザイン技法を導入する事例があり、反面、現状維持型に典型的なように初期街路計画からの変化に乏しい都市も見られる。こうした特徴的或いは典型都市のケーススタディにより、その計画意図や計画要因を深慮し、初期街路計画との関係をさらに明確にすることが今後の課題である。

謝辞

本研究は平成 22 年度科学研究費補助金(基盤研究(C))「戦災復興期の地方都市における都市計画の動向と展開に関する研究」(課題番号:22560604、代表者:浅野純一郎)の研究助成に基づくものである。ここに謝意を表す。

注

注1) (財)街づくり区画整理協会の機関誌「区画整理」では、近年戦災復興事業の特集が組まれており、復興事業の思想(参考文献 6))を踏まえながら、東京・大阪等、大都市の区画整理から青森・富山等の地方都市の事例までが多面的にレビューされている。

注2) 戦災復興都市計画については、建設省編纂の「戦災復興誌」に多くを委ねるが、同誌には記載の誤りが散見される他、例えば、街路計画についてみれば、都市によっては都市計画区域の全域ではなく復興区画整理区域内のみの街路計画を記載する事例があり、同一の基準で比較できない場合がある。こうした理由から、函館、清水、津、門司を除外した。また、下関については戦前の初期街路計画に精緻な図面が存在せず比較できない為、除外した。

注3) 各都市編纂の戦災復興誌については、仙台、長岡、浜松、豊橋、岡崎、大垣、富山、和歌山、岡山、広島、高知、熊本、鹿児島といった、対象都市中で刊行されているものは全て収集・参照した。また、石丸紀典による「長崎市の戦災復興計画と事業」を参照した。各都市所蔵の戦災復興関連都市計画資料については、2010 年夏季に対象市及び県の担当部にアンケート調査を行い、資料収集調査を行った。現地視察は、堺、尼崎、若松以外の全市に対して行った。

注4) 本研究での都市デザイン技法とは、各種広場、広幅員街路によるブロック割り、美観道路、ビスタ、水辺街路、官庁街計画、公園等、街路や広場が関係する諸施設の基本的配置法を示す。

注5) 例えば、静岡、浜松、清水、高松、丸亀、大牟田、佐世保、熊本の街路計画審議の都市計画地方委員会議事録にこの考え方が記されている（参考文献 1）82-83 頁）。

注6) 1949 年 6 月 24 日閣議決定の「戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針」。

注7) 初期都市計画の「都市の位置づけ」にキーワードがない都市については、都市計画区域や街路、地域と言った理由書の記述を総合的に判断し、位置づけの変化を読み取った。例えば、鹿児島の初期都市計画には、国際観光都市や南九州地方の中心とする見方はなかった。また、戦後の豊橋は軍事上の要地ではなかったが、産業都市の持続性を重視し変更は無しとした。

注8) 建設省編纂の「戦災復興誌」都市編に収められる各都市街路計画は、ほとんどが同誌の編纂時（1959 年）に近い時期、即ち当初計画から再検討や修正がなされた後の街路計画である。「戦災復興誌」では、街路計画の修正経過の記載のされ方が都市毎に違うが、基本的に同誌編纂時の街路計画が把握できるように記載されており（その為、表 3 の各数値や本研究の扱う戦災復興計画は同誌都市編に掲載されている各都市街路計画表の単純な転載ではない）、この点で他都市との比較が可能なのである。逆に当初計画はほとんどの事例で正確に把握することができない。よって、本研究の戦災復興街路計画は当初計画ではなく、再検討後のものを扱う。また、調査対象とする都市においては、いずれも初期街路計画の樹立から戦災復興街路計画の間に抜本的な計画見直しは行われていない。

注9) 市役所からの 2km 圏は、調査対象各都市において戦災復興区画整理区域を市街部とすれば、それに加えて概ね当時の郊外の一部を含む範囲である。1km 圏や駅を中心とした圏域等他の圏域でも分析を試みたが（例えば 3km 圏では、一部の都市は「戦災復興誌」付属の計画図では枠外にはみ出すこととなる）、都市規模にやや差のある複数の都市を同時に比較でき、且つ市街部に加えて都市全体の街路計画をも分析する為の圏域として最も適切な範囲だと判断した。この範囲における両街路計画の重なりを精査し、キルビメータによって街路距離を測定した。ここでの踏襲とは、完全に両計画の街路コースが一致することと言う。

注10) 表 4 は、5 章以降で戦災復興街路計画の特色を論ずるのに必要な情報を視覚化することを目的として、初期街路計画と相対させながら作成した戦災復興街路計画の模式図である。よって、原図を基に一定のルールに従いながらデフォルメしている。そのルールは表 4 注にも示すが、以下に簡潔に記す。まず、初期街路計画においては、街路網の配線方法が南北幹線や東西幹線、或いは放射線や環状線にまとめられる形で、各都市共ほぼ共通のフォーマットで理由書に記述され、都市計画地方委員会審議でもそれを踏まえ説明されている（参考文献 1）。その為、初期街路計画の模式図はこれに従った。戦災復興街路計画では同様なフォーマットで戦災復興誌にまとめられていない為、1 等 3 類以上を実線で描き（よって、これらの街路本数は正確である）、それ未満の補助幹線は街路形式を明確にする為に適宜破線で加えた。次に、戦災復興街路計画の街路コースは、初期街路計画と重なる街路が多い為、初期街路計画と同じコースの街路は同じ場所に描いている（この点で、両計画の街路コースの描き方は同基準である）。つまり、初期街路計画と戦災復興街路計画は各都市毎に同じ範囲で重ね合わせて描いており、逆に若干ではあるが、違う位置に描くものは街路位置の変化を意味している。例えば、岡山の駅前太線街路の位置のズレや環状線網の大きさの違いは、これらの場所の変化を表している。また、環状線網の四角や円記号は、長方形のようなほぼ整形の環状街路網や曲線で周遊する場合に対応させ、街路コース（線表示）については、起終点の目的を明確にした上で単純化している。市街地範囲については、模式図で示す街路網の範囲と相対しながら大凡の範囲を楕円で示しており、両計画を重ね

合わせていることが判るように、戦前都市計画の市街地範囲と戦災復興計画の範囲を一致させている。こうした表記方法を採る為、各街路模式図はスケールや街路コースはデフォルメしているが、街路形式、広幅員街路によるブロック割り、街路の粗密、都市デザイン技法に関する地物配置関係等については要旨を正確に把握できると考える。

注11) 両街路計画の各計画路線が概ね 50%以上一致する場合は、その機能が引き継がれていると判断し、その場合を継承として表現する。

注12) 参考文献 1)73～100 頁による。

注13) 「市街地貫通」とは、各街路計画策定時の市街地に対して、市街地外→市街地内→市街地外に亘って広幅員街路が計画されたケース、「郊外」は市街地外のみ広幅員街路が位置しているケース、「市街地内」は同じく市街地内のみ位置しているケースを示す。尚、表 4 の市街地範囲は初期街路計画時に合わせている為、戦災復興計画時では市街地範囲が拡大している場合、表 5 の A～G の区分の根拠を表 4 から正確に見出せない場合がある（岡山、大分、豊橋、鹿児島、大牟田）。また、長岡の戦前街路計画は最大幅員街路の一線が市街地範囲を貫通しているが、これは表 4 が同一街路内の幅員差を考慮せず、等級を根拠に全区間を同じ扱いとしている為で、実際は南北幹線の広幅員区間は市街地内に収まっている為、C としている。

注14) 熊本日日新聞、昭和 20 年 12 月 8 日記事による。

注15) 戦災復興街路計画では、広幅員街路同士の交差点にロータリーを計画する事例が非常に多いが、本研究では街路広場として計画中に位置づけられていないロータリーは街路広場として扱っていない。

注16) 対象都市の規模にやや差があり、都市によっては幹線街路と補助幹線街路の区別ができない事例が多いため、2 等 3 類以上を幹線街路とし、初期街路計画と戦災復興街路計画の双方共同基準で測定した。

注17) ブロック割りは、戦災復興街路計画の概ね上位 2 等級で構成される街路骨格を、「一字型」「二字型（二字以上の並行型を含む）」「十字型（丁字型を含む）」「卍字型（卍字以上を含む）」「井桁型（ロ型を含む）」の 5 つに分類した。この場合、明快に各漢字形を示していない場合でも、これらのいずれかに分類している。例えば、非常に長い「一字型」に短小な骨格街路が加われば「二字型」とし、両者の平行性は 30° 未満であれば拘っていない（平行性が著しく損なわれている事例はない）。また複数の字形が複合する場合は、より複雑な字形で代表させている。

注18) バロック都市には、trivium や polyvium と呼ばれる街路配置方式がある（参考文献 9）235-240 頁）。Trivium は、ローマのボポロ広場やベルサイユ宮殿に典型のように記念碑的都市施設から三本の道路が伸びていく方式であり、その場合、中央の道路に対して残りの二本の配置角度は同じである。Polyvium は 3 本超の場合であり、典型例はパリの凱旋門を中心とした放射状道路群がある。

参考文献

- 1) 浅野純一郎：戦前期の地方都市における近代都市計画の動向と展開，中央公論美術出版，2008.10
- 2) 天野光一・河合淳：戦災復興街路の計画設計思想に関する研究，都市計画論文集，23 号，pp.511-516，1988
- 3) 杉田早苗：市区改正期から戦災復興期まで（1880～1940 年代）の街路計画標準とその背景思想の変遷に関する研究，日本造園学会ランドスケープ研究，Vol.67(5)，pp.629-632，2004.3
- 4) 山口聡一郎・篠原修：戦災復興事業における美観道路の設計手法と設計思想，土木計画学研究・講演集，No15(1)，pp.905-912，1992.11
- 5) 西成典久：東京戦災復興区画整理事業にみる広場・空地の出自とその背景に関する研究，都市計画論文集，42-3 号，pp.409-414，2007.10
- 6) 越澤明：戦災復興事業の思想と歴史的な遺産，区画整理，52 巻 8 号，pp.6-13，2009
- 7) 岩元俊輔・木方十根：鹿児島県下・地方都市の戦災復興都市計画における広場の計画・実施とその現況，都市計画論文集，44-3 号，pp.823-828，2009.10
- 8) 石丸紀典：建物疎開事業と跡地の戦災復興計画に及ぼした影響に関する研究，都市計画論文集，24 号，pp.619-624，1989
- 9) Spiro Kostof：The City Shaped...Urban Patterns and Meanings Through History，Bulfinch Press，1991

（2011 年 1 月 18 日原稿受理，2011 年 5 月 31 日採用決定）