

# 幅100メートルの大動脈計画 幻に

GHQ「敗戦国にふさわしくなくない」

現代の暮らしは戦後社会の歩みと地続きにある。大きな転換点となったのはGHQ（連合国軍総司令部）による占領政策だ。2025年に戦後80年を迎える日本。都市のかたちはどう変わったのか、教育は、食は……。社会の流転と不変をたどり、次代に生かすべき鍵を探る。

そして続く戦後  
1945 → 2025  
「街」①

東京ドームの脇を抜け、皇居の西側を回り赤坂や虎ノ門のオフィス街へ。外堀通りを中心として東京都が整備してきた「環状2号線」は22年12月、計画決定から76年を経て全線開通した。当日はテープカットが行われ、周辺はお祝いムードに沸いた。

幅員は約40メートル。計画当初、幅100メートルの広大な道路を想定していたことはあまり知られていない。「実現していれば、都市と臨海部を結ぶ物流網の大動脈になったろう」と。戦後の都市復興に詳しい工学院大教授の初田香成は語る。

江戸時代は長屋が密集し、狭い路地が迷路のように入り組んでいた。大火に見舞われた木造都市の弱点を克服し、災害に強い近代都市に変貌させよう。東京を巡る明治以降の都市政策は常に、この命題と向き合ってきた。

政府は1919年、欧米の仕組みを参考にした旧都市計画法を公布。4年後に関東大震災が起きると、同法制定に深く関わった内相、後藤新平が大規模な区画整理を進めた。焼失地域の約20万棟が移転し、現在の昭和通りや靖国通りといった幹線道路ができた。

復興事業が30年に完了してからわずか15年。先の大戦の空襲で東京は再び焼け野原となる。都の

## 災害に強い首都は未完

都市計画課長だった石川栄耀は終戦前の45年3月、復興計画の原型となる「帝都改造計画要綱案」を既にまとめていた。

「新しい都」構想

45年12月に具体化した復興案は「将来の自動車交通の増大、防災や景観を考慮する」と掲げ、主な幹線道路の幅を80〜100メートルとした。同月に閣議決定した全国の戦災地復興計画基本方針も「必要箇所は50〜100メートル」と支持した。

8本の「100メートル道路」を中心とする都の整備計画は46年に決定。「都市機能の高い、衛生的で美しい都市」をつたい、道路中央部に広い緑地帯を備える。都心へのアクセスを高めて住戸を分散させ、都区部の人口を350万人に抑えるとした。

「新しい時代にふさわしい、新しい形の都を作り出すための絶対的チャンス」。石川が制作した都のPR映画「二十年後の東京」（47年）は都市改造の意義をこう訴えている。

しかし計画はすぐに再考を迫られる。GHQは復興計画に対して「敗戦国にふさわしくなくない」としきわめて冷淡だった（東京都政五十年史）。

GHQによる48年の覚書は「現在の道路復旧が急務」と新たな道路建設に難色を示した。

決定打になったのは、GHQ顧問ジョセフ・ドッジによる49年発表の財政金融引き締め策、いわゆるドッジ・ラインだ。復興事業の国庫補助率は当初の9割から5割に下げられ、50年の事業見直しによって幹線道路の幅員は大幅に狭まった。

区画整理が遅れるうち、焼け跡に次々と家が建った。復興者や疎開先から戻る人が増え、都区部の人口は50年時点で500万人を超え、50年時点では100メートル道路は全国7都市で構想されたが、実現したのは名古屋と広島のみ。東京を強靱（きょうじん）化する大動脈は幻と消えた。

名古屋市中心部を貫く久屋大通と若宮大通の2本の100メートル道路は、今

も街の象徴として存在感を示す。東京との違いはなんだったのか。

名古屋は若き日の石川が内務省技師として区画整理に取り組んだ街だ。名古屋都市センターのアドバイザーで元市職員、杉山正大は「戦前の街づくりによる発展を経験した住民が多く、理解を得やすかった」とみる。

復興事業の着手も早く、名古屋市の助役の田淵寿郎らが住民を説得。およそ18万基の墓を市東部に移すといった都市政策を推し進めた。久屋大通周辺に土地を持ち、当時を知る浅野彰（88）は「疎開を強いられたい住民たちは生活を再建したいという一心で市の求めに応じたのだろう」と話す。

石川らが渴望し、5年で頓挫した「新しい形の都」の構想。都副知事を務めた明治大名菅教授の青山は「優れた計画を生かせなかったのは痛恨の歴史」と語る。

一方、都市計画に詳しい東京大教授の中島直人は「産業中心の考え方が主流の時代に、人々の暮らしから計画を組み立てようとした。先駆的な思想だ」とみる。にぎわいを重視した石川は区画整理で生まれた新宿「歌舞伎町」の名付け親でもある。

それでも、都市を改造するタイミングを逃したことで防災面の弱点が残った。広い道路が実現しないまま商店や住宅が密集した下町は多く、延焼を防ぐ機能を持つ道路を今から整備するには合意形成のハードルが高い。

なお残る「木密」

首都直下地震は30年以内に70%程度の確率で発生するとされる。政府の被害想定では最大2万3000人が亡くなり、うち7割は火災が原因になる。都内の木造住宅密集地域（木密）は減少してきたものの、いまだに23区の約14%に相当する広さが残る。

青山は「占領下の挫折をエネルギーに変え首都を再興した80年は誇れる。成熟した都市にふさわしい交通体系をさらに検討する必要がある」と訴える。

都は2025年度末に期限を迎える約10年ごとの道路整備方針の見直しを始めた。地震への備えに加え、高齢化や空き家問題といった課題は山積みだ。首都の未来図を描き、具現化していく歩みに終わりはない。

敬称略  
（近藤彰俊）

通称 (都市計画上の名称)	現在の道幅 (m)
新宿通り (放射第5号線)	40
靖国通り (放射第6号線)	38
昭和通り (放射第12号線)	44
蔵前橋通り (放射第14号線)	27
第一京浜 (放射第19号線)	44
四ツ目通り (放射第32号線)	36
八重洲通り (放射第33号線)	44
外堀通り (環状第2号線)	45

(注) 道幅は100メートル道路を計画した区間の最大幅員、通称は同区間