

関東大震災から4年、新しい街づくりのため 復興街路計画がスタート

防災 の年

関東大震災
から
100年

174本の「幹線街路・ 補助線街路建設」が始まる



総延長 750kmの 大事業計画

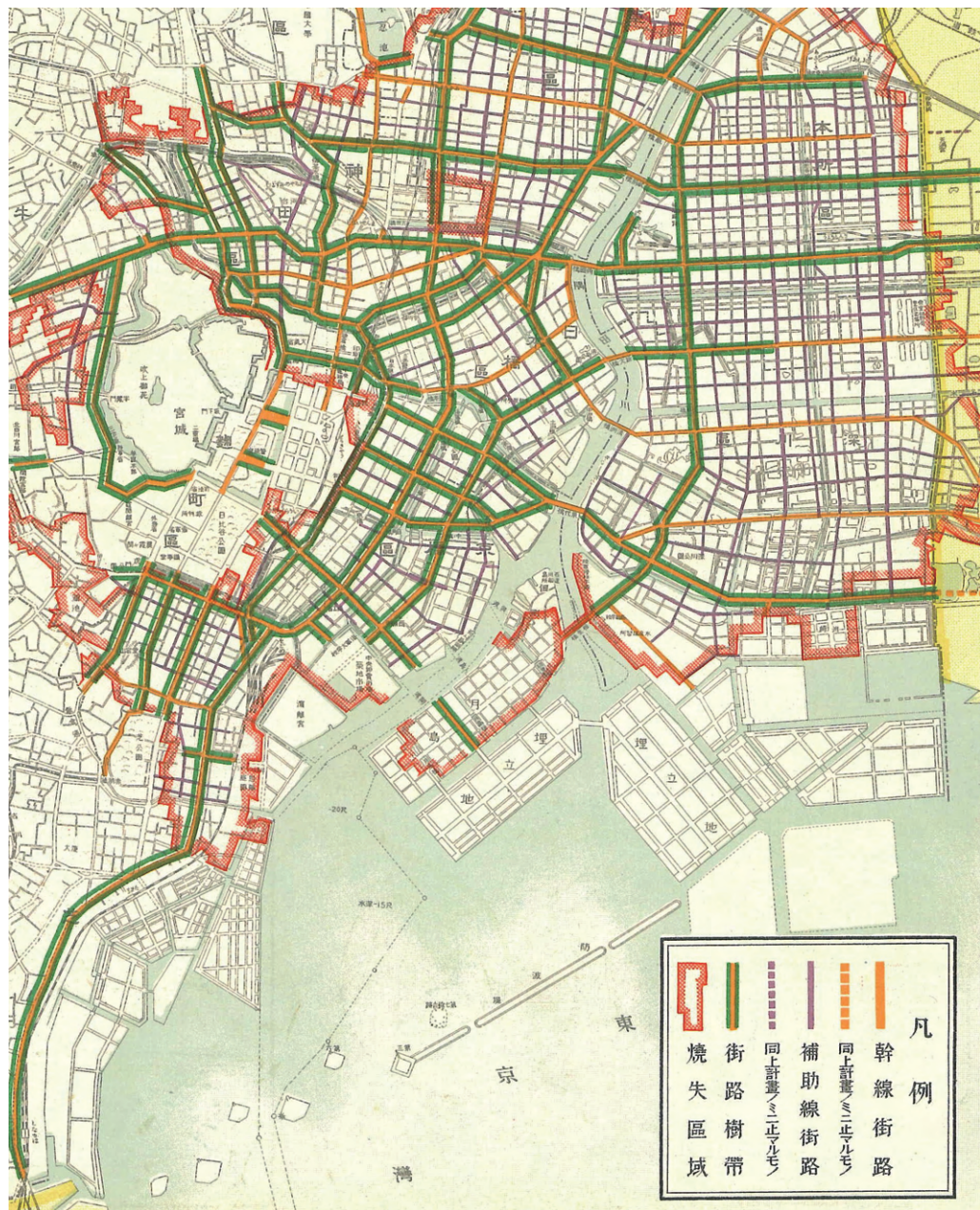
明治維新後の、新首都・東京の道路建設事業は、大正7年(1918)までに延べ175kmを終了していました。翌年には都市計画法が制定され、大正10年(1921)に延べ103.1kmの新道路の建設計画が決定されました。しかし、この2年後に発生した関東大震災により、被害の大きかった下町の道路再建に重点を移しました。

震災復興計画の中の道路計画事業は多くの議論の末、昭和2年(1927)に東京の南北を結ぶ昭和通りと、東西に走る大正通り(現在は、靖国通りに改称)を軸とし、それに並行する形で52本の「幹線街路」、122本の「補助線街路」が計画されました。他の地域に設置された道路も含め、整備する道路の総延長は750kmにもなりました。

大震災前から計画されて一部が着工されていた、内堀通り、外濠通り、明治通りなどの環状線と、都心と郊外を放射状に結ぶ幹線放射道路を建設し、長期的な視点で街づくりをしようという構想はありましたが、予算等の関係から被害の大きかった下町を中心に、残った既存道路を活かした建設事業になりました。

この時点では地下鉄ネットワークを建設する構想もありましたが、昭和2年(1927)に上野と浅草間2.2kmに東洋初の地下鉄を開業、その後、小刻みに路線を延長して昭和15年(1940)に渋谷・浅草間の14.2kmを結ぶ、現在の東京メトロ銀座線ができあがりました。東京の地下鉄ネットワークは、長時間をかけて作られましたが、路線の多くは、関東大震災後の地下鉄構想とほぼ一致しています。

このときに建設された幹線道路は、昭和通り、靖国通り、永代通り、晴海通り、八重洲通りなど、現在も東京の幹線となっている道路です。



▲「帝都復興事業図表 第十図 街路事業」(公益財団法人後藤・安田記念東京都市研究所市政専門図書館所蔵)の一部を拡大掲載

新しい幹線道路の名称は公募で決まった

道路建設の南北の軸となったのが、台東区から、港区新橋までの「第1号線」(現在の昭和通り)、そして東西の軸となったのが、新宿から中央区浅草橋を結ぶ「第2号線」(現在の靖国通り)でした。

第1号線は、幅員72mの広い道路として計画されましたが、予算が縮小され幅員も44mで建設されました。第2号線は、九段坂、市ヶ谷などアップダウンの激しい地形で、急坂を削り平坦にする工事で幅員32mの道路が作られました。

これらの道路建設完了後に、東京日日新聞社(現在の毎日新聞社)が主催して、幹線道路のうち22本の道路の名前を公募して愛称を決定しました。

■震災復興道路のうち愛称を公募した22本の道路

道路番号	公募決定した愛称	現在名称	メモ
第1号線	昭和通り	同じ	復興道路の南北の軸となる幹線、総延長約8km
第2号線	大正通り	靖国通り	復興道路の東西の軸となる幹線、総延長約6.5km
第3号線	永代橋通り	永代通り	震災復興橋の永代橋を通る。皇居の大手門から隅田川を越えて江東区へ
第4号線	歌舞伎通り	晴海通り	歌舞伎座、木挽町、新富座跡を通過することでこの愛称がつけられた
第5号線	清杉通り	同じ	東京都中央区日本橋横山町から東日本橋2丁目までの道路
第6号線	駒形橋通り	同じ	上野駅前から江東区亀戸の明治通りまでの延長5kmの道路
第7号線	八重洲通り	同じ	東京駅八重洲口からまっすぐ東に延びる約2.5kmの道路
第11号線	新常盤通り	江戸通り	新常盤橋、復興小学校である常盤小学校を通過する道路
第12号線	市場通り	新大橋通り	大震災で移転開業した旧築地市場を通過する道路。後に新大橋通りと統合
第13号線	新大橋通り	同じ	新大橋から江東方面に延びる道路。後に旧市場通りと統合

<その他の幹線道路の公募愛称>

第8号線 = 千代田通り、第9号線 = 議員通り、第10号線 = 江東通り、第14号線 = 厩橋通り、第15号線 = 言問橋通り、第16号線 = 福砂通り、第17号線 = 清砂通り、第18号線 = 昌平通り、第19号線 = 青葉通り、第20号線 = 四ツ目通り、第21号線 = 三ツ目通り、第22号線 = 蔵前橋通り