

# 都市の膨脹と街路

内務事務官 飯 沼 一 省

一 都市の一生物である、其の中心より末梢に至る迄常に同じ脈搏が通つて居るのでなければ、之に眞の都市といふ名を許すことは出来ない、都市を斯く有機的に觀ずることに依つて、すべての都市的施設の技術的方面並に行政的方面に、新なる境地在拓かれて行く、一の有機體としての都市に於て、其の血管として最も主要なる使命を持つるものは即街路に外ならぬのである、此の街路をして能く其の機能を全からしむることは、やがて其の都市をして健全なる發達を遂げしむる上に重大なる影響を及ぼすのである。

二 都市は不斷に其の成長を續けて行く、機械工業の發達してより此の傾向は殊に著しい、此の急激なる都市の成長に伴つて、都市の諸機關も亦増大せられなければならぬことは理の當然である、すべての有機體に於ては此の必要は自然に解決せられて居るけれども、都市に於ては即此の問題を解決して都市をして有機體たるの實あらしむることが都市經營の要諦なのである、此の見地から考へれば、現在に於ける街路が極めて浪費の多いものであることを否むことが出来ない、其の最も大きな理由を二つの方面から見ることが出来ると思ふ、即一は人口増加率以上に増加する交通量を擔はなければならぬ點に於

て、一は鉅費を投じて擴築改良したる街路も十年二十年の後には再び狹隘を告ぐるに至る點に於てである。

三 若し都市が合理的なる發達をして行くのならば、交通量の増加は人口の増加と正比例して然るべきではあるまいか、然るに事實は之に反して居る、或る都市計畫家は多くの交通問題に關する報告書が街路の交通量に付て次の如き事實を示すことを發表して居る、即都市に於ける交通量の増加は其の都市人口増加数の自乘よりも尙大なる割合を以て進んで行くこと之である、一例を擧ぐれば北米合衆國ウオセスター市に於て一九一五年より一九二二年に至る間に於て其の人口は年平均二、三パーセントの増加を見て居るにも拘はらず、一定地點に於ける年平均交通量増加率は七パーセントを示して居る、又シンシナチー市に於ては一九一八年より一九二二年との間に於て人口は年平均一、五パーセントの増加であるに拘はらず、交通量は年平均二二パーセントの増加を示して居る、以上の如き結果を見ることは都市の形態に不合理なる所あるが爲に外ならぬ、予は其の主要なる原因を、從來都市に地域制度の缺如せる事實に求めることが出来ると考へる、都市に地域の制なき限りは、工場、倉庫、停車場、商店、事務所、住宅等街路交通に至大の關係ある都市の設備は何れも無制限の高さを以て、相互に不適當なる場所に相紛錯して存在するものと考へなければならぬ、人と物とが斯の如く其の在るべからざる處に位置することは、やがて街路が其の行くべからざる方向を眼ざして行く人の群によりて充塞せられることを意味する、斯くして街路に一定の機能を持たせ、之を合理的に利用することは到底不可能となるのである、之は都市經營の立場から見て極めて不經濟なことであると謂はねばならぬ、若し地域制が定められたならば、それは街路の交通量を一定し且交通量を計量し得べき基準を提供することが出来る。

四 地域制の問題は或程度迄現在の都市問題を解決し得る迄に進んだ、而して諸國の制度の上に法律上の強制力を認められ

つ、あるのであるが、之のみを以て上述の街路經營の難問が解決されるわけではない、街路が不斷に擴張又は擴張を餘儀なくされることは地域制のみを以て救済することは出来ぬ、之は都市の膨脹といふ問題と關聯して考へられなければならない、然し乍ら都市の膨脹を統制することが適當なりや否やといふ問題又は都市の膨脹を人爲的に左右することが可能なりや否や、縦令可能なりとするも果して如何なる方法を以てすべきやといふことに付ては、之を法制上の問題とする迄に學説は進んで居ないのである、而かも大都市に於ける膨脹の勢は一日も止むことを知らざるもの如く、其の集中の最も原始的なる形態を採りつゝ、無秩序に其の周邊に延びて行き、都心地帯に於ては益々高層建築物の數量を増して行くのである、其の結果は直ちに街路の交通量の上に影響を及ぼして來る、而して此の都市の膨脹の止まざる限り街路の幅員を永久に一定せしむることは到底望み得べからざることである、今日百呎の幅員ある街路が、三十年四十年後に於ても亦完全なる街路たるべきことを誰が斷言し得やう、リージオナル・プランナーの一派が從來の集中的都市膨脹の形態を拒否して、工業の分散と衛生的都市の建設とを力説する所以も亦實に茲に在るのである、此の主張が將來如何にして實際に適用せられて行くかは誠に興味ある問題であるが、少くとも現在に於て一應鉅費を投じて擴張せられたる街路が、再び擴張の要に迫られて居るのは屢々見る所であつて、各都市が之に要する經費を如何にして支辨すべきかに苦心せるは洋の東西を問はず共に甚だしきものである。

五 一九二三年北米合衆國バルチモア市に開かれたる都市計畫會議に於て「商業地域に於ける狹隘街路を如何にして擴張し得べきや」といふ問題に對て數市の實驗談が提示せられた、就中最も多く問題となつたのは建築線の指定、覆道制及寄附の制度である。

六 建築線指定の方法に付てはフィラデルフィア市に於ける實例が擧げられた、同市に於ては一八八四年以來此の方法に由

つて最も繁華なる高級商店の櫛比せる街路を始めとして數多の街路を擴築することが出來た、其の根據となる法令は「建築物を破壊して新築する場合又は建築物の前面を改築する場合には新建築線迄後退することを要し、土地所有者は其の損害に對し補償を請求することを得」といふのである、而かも其の損害要償に關して市の法律顧問の作つた原則に依れば「其の土地の奥行が百呎を越ゆるときは特別の理由あるに非ざれば損害を補償せず」といふのであつて、或路線の如きは其の全線を通じて損害を賠償せざりしものさへある、此の街路擴築に要する補償額は通常豫算を以て支拂はれる、若し其の不可能な場合に於ては、其の支拂ひ得るに至る迄六パーセントの利子を支拂ふといふ方法に依ることが出来る、又ミネソタ洲に於ては建築線地役の制を創設した、此の制度に依れば五年間十五年間又は二十年間或 又其の建築物の存續期間其の地役線内にすべての既存建築物の存在を許すのである、ミネアポリス市は學校系統、公園系統其の他の公共施設の必要に迫られてゐるのであるが、此の建築線地役の制度を之のものに適用せんと努めつゝある。

七 覆道制 (arcading system) に付ては贊否の議が多い、覆道を施設することに依つて交通上の能率を揚げ得ることは勿論であるが、尙覆道は通常街路に比して或は僅少の經費を以てすることが出來はしないかといふ點が問題となるのである、即此の覆道制の有利なる點は其の第二階以上を利用し得ることである、然し乍ら從來の經驗に徴すれば復道を設くる場合の經費は街路全部を擴築すると大差なく、又巴里には極めて多數の覆道あれども、其の第一流のものとも雖もなほ通常街路に比して同様の地代を收め得ざる實情等より推して見るも、寧ろ街路は之を全部擴築することが賢明なる方法であるとせられて居るものの如くである。

八 寄附 (dedication) の例はアメリカの諸都市に於て廣く行はれつゝある所である、アトランタ市に於ては街路を擴築する

場合には土地所有者の組合を設立せしめ而して其の擴築に要する土地を寄附せしめて居る、若し土地の寄附を拒む者ある場合には市は街路幅員の全部を車馬道としてしまふのである、ジョルジア州高等法院の判決も亦「市は歩道を設備するを要せずといふ原則を承認して居るのである、其の結果は土地を寄附することを肯ぜざりし所有者と歩道を設くる爲に結局其の建築物を後退せしめなければならぬこととなるのである、クリーヴランド市に於ても亦之と類似した方法が行はれて居る、即其の五十六呎のカーネギー街を八十六呎の幅員に擴築せんとするに當つて、沿道土地所有者は一の組合を作つて此の三十呎の土地を寄附せんことを決議したのである、當時沿道の土地が深い奥行を持つて居たことは事實である、然しまた之等土地所有者の多くは土地と家屋との外には何等の資本とも有ぜざりし人々であつたことも亦事實であつたのである、又オハイオ州ヤングスタウン市に於ては主要街路の交通の混雜甚だしかつたに鑑みて、都市計畫委員會は一の協定案を案出した、それは「各土地所有者は街路擴築に要する土地を寄附し、市は其の建築物を後退せしむるに要する經費を支辨すべきこと」之である、關係土地所有者は全部本案に同意を表した、土地所有者の一人は擴築に要する土地を寄附したる後に於て其の殘地は四萬弗以上の増加を示したことを言明して居る、又ヴァージニア州ノーフォーク市に於ては曾て市が街路改築の財源に窮するや沿道土地所有者は、街角の土地所有者が土地を全部失はなければならぬ關係上寄附をすること能はざるを見て、直ちに基金を募集して右土地所有者に支拂つたといふことである。

九 都市計畫はインデヴィジュアリズムの國には榮えない、さういふ國の都市は精神的に其の歸趨を知らざる人々によりて充たされ、流行病大火災といふ様な外來の危險に常に脅かされて居なければならぬ、斯くの如きことは國策の上からまことに看過することの出来ない問題であると信する。(三六)