

鹿兒島都市計畫街路網實現に就て

都市計劃地方委員會技手

藤 田 宗 光

一 都市計畫の必要

ヨーロッパ文明の發祥地であるイギリスは十七世紀末葉頃手藝工業から一躍工場工業へと發達して海外貿易の販路擴張は生産業の發展となり近代工場製造工業の根幹を誘導副致したのである。

十八世紀から十九世紀に於ける機械發明は近世産業界の物質的基礎を築き政治、經濟、社會、軍事、交通、文藝等に至るまで顯著なる進歩を促したのである。

紡績機械のゼームスハーグレス毛織物機械のカートライト氏蒸汽汽罐に於けるワット氏等の新發明は汽車汽船に應用され運賃低下、運送の敏活、遠距離の輸送を圓滑にして

第一次的交通機關の恩惠を與へたのである。

次に紀元一八七九年ヴェルネル氏の電車發明は、市街地に發達して錯綜したる交通量を緩和して、人々の活動能率を向上發揮せしめた。

續て紀元一八八五年デムラー氏の自動車發明は道路の利を増進し、交通の範圍急激に擴大され、交通運輸系統の大變化を促して第二次的交通機關の大革命を起した。

即ち我國の自動車數大正八年僅か八百九十臺に過ぎなかつたものが、大正十年九千六百四十臺となり昭和二年には三萬二千臺を突破する有様である。

アメリカのチャレスヘスチングス氏の調査に依れば、同國は紀元一九二七年に於ては一千六百萬臺一九三〇年に二

千五百萬臺となる驚くべき豫想を發表し、漸次増加する傾向を力説してをる。

高速度機關の膨脹と自動車の激増は道路政策の變更となり、都市人口集注の趨勢と大工場の現出とは幾何級數的に交通量の繁雜を引き起し、交通上の混亂は交通、保安、衛生、風致上ばかりでなく國民精神文化の上或は國民情懷涵養の上から忽諸に附すべからざるプロブレムである。

今や都市計畫の事業は理論の時季を去つて實行の時季に面して居る。

都市將來の膨脹に對して相當な街路諸施設の改造を企て都市生活の本能を完備させて餘裕ある生活を營ませ、廣場、街路、公園、高速度交通機關、上水道、下水道といった物質的造營物と深い關係あるものを整備して、更に都市生活者の精神や道徳の上になで良い感化を及ぼし、健全で愉快なる生活を營み得る様な都市を樹立しなくてはならぬ。

故に都市研究者は都會人が都市改造に冷淡なるを善く反省させて、都市の趣味化民衆化を計り、輿論の喚起をなし

て我々の理想都市の出現を努めなくてはならぬ。

二 都市計畫方式

各都市の成立は古き歴史があり之を無視して根本的に改善すれば財政上及慣習上困難な問題で現在の地勢と街衢を尊重して放射式、環狀式、基盤目式、衛星式地方式適宜に取捨して組織ある文化都市をつくるのが穩當でなからうか。

以下各式の優劣を概説し鹿兒島市街路方式に及ぶ。

1、放射式

放射式は諸官衛、銀行、停車場、保險會社、商業會議所等の建物をシヴィックセンターにとり、幾筋かの交通幹線を外方に延長し、周圍との連絡には環狀線を用ひ都市を構成するのである。

此式は集團生活の活動を有効に活用して都市膨脹の方向を統制する特徴あるがセンターに近づくに隨ひ交通の繁雜を呈して外部より中心地に至る時間を浪費する缺點がある
ダブリン市の放射式に環狀線を加味し樞要なる十字路を

交通中心となしこの一帯に日常生活必需品の商店を配置し之に沿ひ住宅地を建設し市民の利便に心血を注いでをる。

湖畔都市の稱あるデトロイド市は放射式に扇形式を加へパリーはセーナ河にて二分され、主要なる環狀道路に東西南北に走る放射道路あり、之に連絡する特有なる橢圓形の道路を配し、交通系統の整備は他都市の典型である。

我國の東京下關は放射式環狀式に縱横なる對角線を加へた例である。

ロ 基盤目式

基盤目式は幹線を縱横に配置し、整然たる格子型であつて建築物造成に最も適し、秩序正しい都市を構成するもので、比較的中都市小都市に用ゆればよいタイプである。

然し將來益々擴張する都市にありては、交通機關系統複雑で近世ではダイヤゴナル路線を挿入して、専らこの不備を緩和してをる趨勢である。

我國の都市にはこのタイプが多く、大阪、京都、名古屋、神戸、堺、岐阜、仙臺、岡山諸市はこれに屬す。

ハ 衛星式

衛星式は惑星を中心として周圍を旋回する星のやうな大都市をセンターとして之と連絡する數個の小都市より成り立つてをる。

近代のインダストリアルポリシヨンの結果、都市の膨脹は人口の過剰を促して、樞要地點の交通繁雜で統制ない建物の續出は、不衛生地帯を醸生してこの時形的膨脹を救濟する目的で、イギリスに考案された型である。

ニ 地方式

リヂョナルプランニングは中心勢力をなす大都市を一つに限らず、利害關係を等しくする市町村をも併せ廣汎なる地域になさる型である。

この計畫は始めアメリカに勃興し紐育、ボストン、デサイド等率先して行ひフランス、ドイツに波及して世界の近代的流行の一つである。

我國も各府縣を一個の地域となし、又は二個以上の府縣を一大地域として各市町村の連絡を考慮して、都市計畫を

企つるは今後大切なることなからうか。

福岡縣は工業、産業、商業の中心地たる都市多く、且つ互に密接なる利害關係あれば、適當なるリヂョナルプラングを實施すれば、將來の都市として結構なるものゝあらはるゝは明である。

ホ 鹿兒島市の方式

鹿兒島市の舊市街は大體基盤目式をなし、比較的街衢整然なれば道路幅員狹隘を感じ、交通量の消化圓滑ならず、又新市街は無秩序なる道路存在するため交通系統不完全であつて、有形的に無形的に損失甚だしく、これを改善して都市的機能を發揮するの必要に逼り、三浦技師主査のもとに數年間街路網に關し調査したるのである。

その結果鹿兒島都市計畫街路決定の件に關して、九月五日六日兩日に渡り地方委員會開催され、多數の委員諸氏列席の上慎重審議され、原案通り可決せられたるは、鹿兒島市民の共に滿腔の敬意と、感謝を表するものである。

この街路網を見るに鹿兒島西鹿兒島驛前に約千三百五十

坪と千四百七十坪の廣場を設けてこれを交通中心として兩驛を連絡する十三間半の東西幹線あり、之に並行して一等大路第三類第三號線同第四號線同第六號線同第七號線を配し更に一等大路第三類第五號線同第九號線同年十號線同第十一號線及二等大路第二類第一號線を以て鹿兒島港との連絡を圖り、又一等大路第三類第二號線を以て南北の幹線となし之に配するに二等大路第一類第三號線同第五號線を以てし更に都市計畫區域内外の地勢に鑑みて適當に放射線及環狀線を配置して都市計畫百年の計を確立したのである。

三 我國都市計畫の趨勢

タウンプランニングは二十世紀文明の最大特徴であつて、ローマ、ギリシヤ時代にも之に類したるものあり。

當時の都市は並木の廣い圍の中にあつて、東洋の佛教の殿堂の様な建物ありて、自然美と調和せられ美觀絶佳なものがあつたのである。

オスマン氏のバリー大改造はナボレオン三世の意圖を參

酌して企畫せられたもので、歐洲の他の都市を動かすこと著しくプロシヤ政府の街路並に建築線の法案提出となり、ドイル都市に於て都市計畫事業の基礎となつたのである。

シカゴのバーナス氏のプランタウニングは後世の模範都市の典型とも云はるべきもので集中してをる道路の系統を創設し數哩の道路を設け他に幾多の都市計畫的施設を企て同國の都市計畫史上不滅の指標を残したるものである。

我國の都市の不振は産業革命の時季遅れ、商工業施設に汲々で、都市計畫は無方針自由放任に流れて、フランス、ドイツ、アメリカ等の立派なる都市が一個も存在しないのは残念の極である。

彼の東京の大震災は一朝にして满目荒涼の一大廢墟となり、死者十萬餘、負傷者三十萬餘の大犠牲を出し、國家未曾有の大損害は國民の腦裡深く刻まれ、一日も早く秩序ある統制ある都市の現出を渴望したのである。

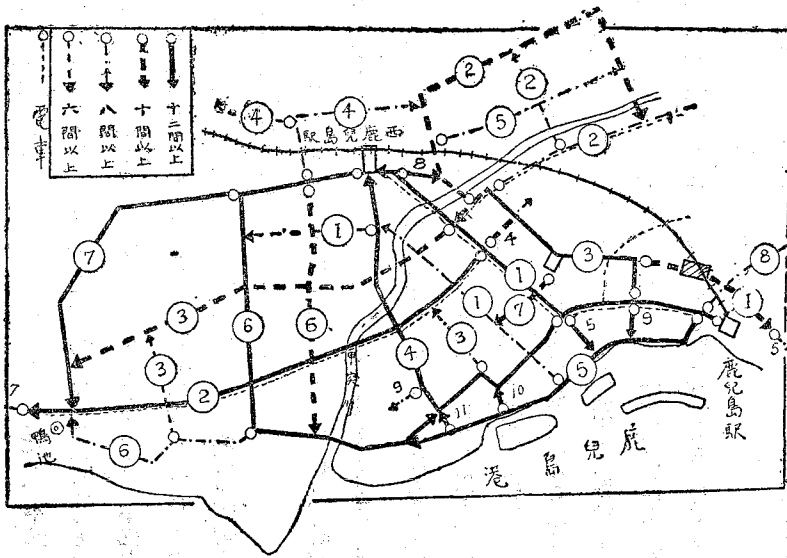
こゝに於て復興局にて鋭意調査研究を遂げ大東京のプランを見るに縦横に貫通してをる幹線道路キレゾイフクセン

ターを中心として、無數の放射環狀線道路を配し、地下鐵道、高架鐵道の交通幹線と相俟つて衛生娛樂の中心である公園を設置して、工業地域の運輸には運河網あつて、天災地變に遭遇しても前者の轍を踏まない程度に事業計畫實施され、三四年のうちには帝都の政治、經濟、商業、工業の中心地として體面を保持するばかりでなく、各都市の意匠の範とならねばならぬ偉大な使命があるのである。

今や大阪、名古屋、京都、神戸も着々として工事を進め、中都市である堺、岐阜、濱松、仙臺、下關、岡山諸市に於ても都市計畫街路決定し、堺、濱松、岐阜は事業執行年度割も確定し實行期には入つてをる。

次で各都市も競て街路網計畫調査中にて、將來三十年後には外國の様な立派な都市の出現は明かである。

我が鹿児島市も經濟界の不振に加ふるに、十五銀行の破綻は縣民の大打撃なれど、各都市の都市計畫實現の趨勢と、市將來の永久的策上緊要路線を實體化せねばならぬ。加ふるに現状交通系統不備を痛感してをる市民の中には



都市計畫事業路線の二三の實行を冀望する傾向あれば、これに就て事業實施と財源とに關し卑見を述べて見やう。
別表に各都市の豫算と鹿兒島市、街路網計畫圖を掲げて参考となすのである。

街路網決定と各市の工事費

| 名稱 | 實施年月日 | 工事費 |
|------|-------------|------------|
| 堺市 | 大正十五年三月二十九日 | 一三、五四二、九一八 |
| 岐阜市 | 同 五月一日 | 一八、八八〇、四五七 |
| 濱松市 | 同 八月六日 | 一八、一六一、四四〇 |
| 岡山市 | 昭和二年二月十二日 | 二一、五三一、〇三九 |
| 新潟市 | 同 二月二十五日 | 二〇、三四六、三一八 |
| 下關市 | 同 四月二日 | 一七、九九六、四七七 |
| 仙臺市 | 同 六月二十五日 | 二八、八〇二、〇〇〇 |
| 鹿兒島市 | 同 十一月七日 | 一九、一一二、四五一 |

四 鹿兒島市の緊要路線と財源

今や肥薩線開通し、昔の九州本線が六十有餘の隧道と山

岳重疊の矢嶽の險を越え、苦しい旅行も夢と化し、平坦にして山嶽も少く隧道數も前者の三分の一の煤煙に咽ぶこと少く、日奈久西方間は海から海のローマンチックな、不知火の碧い水優麗極みない河久根の群鶴を車窓する時代となり、自ら鹿兒島市の交通系統も根本的變化の影響を痛切に感ずる様になつたのである。

市の玄關口は鹿兒島驛から西鹿兒島驛の方に移り、驛前廣場をシヴィックセンターとして、一等大路第三類第一號線同四號線同六號線である放射線發出して、丁度人の身體に例れば廣場である頭部から手足が出て、肉體作用と、神經作用とが共同一致して活動せねばならぬ時運に到達してをる、之に身體に食物を補給する役割を演ぜねばならぬ、二等大路第一類第三號線と、終點から一等大路第三類第七號線の一部を以て南北線として放射線を連絡すれば、都市の有機的機能を増進してその效果大あるものあると思ふ。

以下この路線に對し述べよう。

一等大路第三類第一號線は有効幅員八間であつて、現に

電車通じ街路網の骨子をなすもので、こゝ暫くは財源の都合で擴築をやめ市街建築物法の運用を待つものとしやう。
 一等大路第三類第四號線は、大黒町に於て一等大路第三類第一號線と分岐しながら、幅員八間五分延長二百三十間の廣馬場通りと、幅員十間延長二百四十間の南林寺町を經、鹽屋町親屋敷町と甲突川新架橋を渡り、幅員八間延長百七十間の武町を經て西鹿兒島驛に至る。

一等大路第三類第六號線は一等大路第三類第四號線より分岐して、鹽屋町字中關の荒蕪地沼地及清瀧川甲突川なる新二架橋を渡り、不秩序に發達してをる上荒田町下荒田町武町を經て西鹿兒島驛に接續してをる。

二等大路第一類第三號線は柿本寺通りに於て、一等大路第三類第一號線から分岐して高麗橋を渡り、一等大路第三類第四號同六號線を横り、終點に於て一等大路第三類第七號線に接續してその一部をパスして、縣道指宿線に接續するものである。

南林寺町の一圓の大地帯は袋地で現在孤立の状態にある

が、都市計畫街路系統樹立の曉には、商業上の中心地たるは勿論、殊に一等大路第三類第四號線同第六號線の實現は、この地帯の大繁榮策をもたらし、福利増進は期して待つべきものである。

且同地は四、五年前ロットブロック整理され、鹿兒島市の模範市街地であつて縦横に十間の幹線道路あるにかゝらず、舊市街との連絡には幅員二三間の道路にてなす不可思議極る現況である。

又西鹿兒島驛に直通する道路なく迂廻甚しく、路線中の新屋敷町鹽屋町は區劃の不整備はもとより不衛生地區で、不良住宅多く早晚大改善の必要切である。

加ふるに高麗橋下流約七百二十間餘の間には一橋すらなく、新開地として益面目を一新しつゝある下荒日町上荒日町に往來する不便は他都市に見られない珍現象である。

一等大路第三類第六號線中には建築物造成に不適當なる箇所多く、沼地荒蕪地を整理したり又不必要なる排水路約千五百坪の埋立地存在して、これ等の廢物を有効に利用し

或はこの附近には大地主潜在してをるが故に、彼等の自覺によつて道路敷地の寄附を仰げば、用地費も低廉にて濟み、工費の少き割合に利益多大なるものあらん。

この二線の實現により西鹿兒島驛をジヴィツクセンターとしたる放射式交通系統は確立するが、この路線を連絡するために二等大路第一類第三號なる對角線を挿入したらば、有機的機能を一層促進してこゝしばらくは鹿兒島都市として相當なる計畫であるだらう。

南北の主要幹線は一等大路第三類第二號線なるが、目下この路線には地方軌道法による電車谷山町へ通じ、之と並行して縣道指宿線によつて薩摩半島の主要町村と連絡してをる。然るに指宿線は幅員狹隘にて迂回曲折甚しく、自動車運輸圓滑ならず。

故に自動車交通系統として良好で、然も西鹿兒島驛に最近距離で達する二等大路第一類第三號線を實施し、終點から約八十間餘にて現縣道に通ずれば、交通量の緩和と時間の經濟等有形的無形的利益多大なるものあると思ふ。

この路線の大部は新開地にて沿道には大建築物なく、田畑地多く工事費僅少の割合に其の効果顯著なるものであるは信じて疑はざるところである。

以上三路線と一等大路第三類第七號線の一部を實行するには、經費約四百五十萬圓を要し、鹿兒島市として大負擔なれど鋪裝費や橋梁幅員減少して最も經濟的に節約すれば、約三百五十萬圓位にて實現し得る見込である。

第一期事業を約三百五十萬圓と見積り七ヶ年繼續事業となさば、一ヶ年元利償還と共に五十四萬圓位の程度となるが、財源は起債とか他の方法によるが、この金額の出處を調べて見よう。

一 都市計畫法特別税

二 縣費補助金

三 受益者負擔

四 電氣事業より繰入れ

一 都市計畫法第八條に認められたる特別税であるが、鹿兒島都市計畫區域内の特別税を其の制限まで賦課するもの

とすれば、負擔額は次のやうになる。

| 税目 | 課税標準 | 標準額 | 賦課率 | 賦課額 |
|------------|------------|--------------|-------|----------------|
| 地租割 | 地 租 | 七四、一八四、八八〇 | 〇・二五 | 九、二七三、二一 |
| 營業收 益税割 | 營業收 益 税 | 一、三〇四、五三、〇〇〇 | 〇・二 | 六、六、九、五、〇〇 |
| 特別地稅 | 地 價 | 二四八、九三、五九〇 | 〇・〇〇五 | 一、二四四、六 |
| 營業稅 | 營業稅 | 四、五七、〇〇〇 | 〇・四 | 一、六、一、三、八〇 |
| 雜種稅 | 雜種稅 | 一、三〇、〇〇〇 | 〇・四 | 六、四、八、四、〇〇 |
| 家屋稅 | 家屋稅 | 二、八、一、五、〇〇〇 | 〇・四 | 一、一、二、四、六、三、〇〇 |
| 計 | | | | 二七、〇三九、一三〇 |

以上の如く二十七萬圓餘の財源があるわけで、この中約二萬圓は地方委員會費に振當られてをれば、殘額二十五萬圓の八割位負擔し得るものとすれば年額二十萬位の財源あるわけである。

二 縣費補助金

六大都市を除いたる他都市は未だ國庫補助の恩恵に浴しないが、財源の貧弱なる中都市にも六大都市と同じく一日も早く補助の特典を蒙らんことを切に望む。

縣費補助に就て市町村土木補助規則第四條に、工費の豫算額其の市町村の地租額十分の一（地租壹圓に付金十錢）及戸數一戸に付金拾錢の標準額を超過するものを以て、補助の定度とす即ち定限額三倍以上は其の超過額の八分以内

地稅 七萬四千壹百圓

戶數 二萬四千四百四十四石

$(51,450 - (74,100 \times 0.1 + 24,444 \times 0.1)) \times 0.08 = 42,400$

故に年額に於て約六千圓の補助を受くることになる。

三 受益者負擔金

受益者負擔は工費の四分の一程度とし場所路線によつて受益の程度に應ずる様にするものとすれば

$$540,000 \times \frac{1}{4} = 135,000$$

四 電氣事業費繰入れ

軌道を敷設すべき街路は十間半以上となつてをるが、これを工費の三分の一負擔するものとすれば

$$540,000 \times \frac{1}{3} = 180,000$$

以上の結果五十二萬圓餘の金は出來たが、殘部の二萬圓

は雜收入によるものとすれば充分で、都市計畫特別税は年々納付されることになるものなれば、基金の償還濟と云ふことも左程困難なものでなく、漸次他の路線に及ぼすことも出来るのである。

世間の人々は街路網計畫は架空上のもので、我々の生前には出來ない様な空虛的なことを謂つてゐるが、そんな呑氣な計畫でも財源を得ることは左迄困難でなく、市民の覺醒によつて路線敷地なりとも寄附を仰げば、工費も低廉で案外容易なことである。

建築線の適用と主要路線の實施と相俟つて、南洲翁の維新の大業を確立し、新日本を建設の基礎を築いたる薩州男子の意氣と熱とにより、近代文明都市の形成を冀望するものである。