



# 都市計畫道路に就いて

島 重 治

## 一 街 路

抑々、都市計畫事業として施設し得べきものは法規に於て之を指定し、道路・河川・港灣・公園・鐵道・軌道・運河・上下水道等十八種の多きに及んで居る。然るに都市計

畫法適用都市は我邦に於て現時一〇三市の内其の數九二市に上るが、其の大多數は道路の改築擴張を以て主眼として居るので、世人動もすれば都市計畫事業とは道路改良の異名なるが如く誤解するものあるは無理からぬことで、事實上道路は都市施設の根幹となるものである。

我邦に於て所謂近代都市道路の建設は大正九年一月施行せられた都市計畫法により、都市及び都市附近の道路工事を都市計畫事業として施行するの途を開いたのに始まる。

所謂都市計畫道路がそれである。乍併、元來都市計畫道路なる公稱が法規上存在して居るのではない。假令、都市計畫事業として施行するにしても、道路は總て道路法の拘束を受くべきもので、依然として國道以下町村道の名稱が嚴存して居るのは云ふまでもない。但し、茲に街路なる別名がある。街路構造令に依れば街路は地方長官の指定する市内及び市に準すべき地域内に於ける道路を謂ふとあるが今日まで未だこの省令に基いて指定された街路あるを聞かない。然れども事實上都市計畫道路は總て之を街路として取扱はれて居る。蓋し、都市計畫は主として市の區域内に於て、又は其の區域外に亘り施行すべきものであるから、都市計畫道路は自から法規上の街路に該當するからである。

街路と道路との差異に就ては茲に縷述するまでもないが、都市計畫道路としての街路は特に都市計畫法の精神に

則り。交通・衛生・保安・經濟等に關し、永久に公共の安寧を維持し、又は福利を増進するもので無ければならぬ。故に之が配置と構造に就いては一に此等の趣旨に悖らぬやふ努めねばならぬ。則ち街路は恰も人體に於ける骨格の如く、而して市街を構成する各種建築物は筋肉に比すべきものである。街路に依つて都市全體の概形を整へ建築物に依つて街衢の美觀を備へ、以て都市の品位を保持すること、なる。骨格に大小あり、然かも組成其の宜しきを得るが如く、街路は相互に系統的連絡を保ち交通量に對して充分なる容量と適當なる方向とを有する爲め、幹線より補助線に至るまで合理的配置を必要とする。我邦既成都市の街路は此等の條件を具備するものは極めて稀である。

## 二 街 路 網

現時、世界各國既成都市の街路網様式は、地理的關係、歴史的傳統竝に周圍の環境等に依り構成されたもので千態萬様であるが、大體に於て之を三種に區別することが出來

る。

(イ) 矩形形式

(ロ) 對角線式

(ハ) 環狀式と放射式との併用

(イ) 矩形形式

俗に、格子形、又は碁盤形と稱し、都市の建築敷地を直角に交又する直線により四邊形に分割するもので、古來、各都市に最も多く適用されたのは此式である。亞米利加の諸都市例之は紐育・市俄古・費府の如き、又我邦の京都・大阪・名古屋等何れも此様式である。此様式は土地の經濟的利用の方面から考ふれば最も優れたる方法であり、且つ建築上最も便利であるが、交通上には大なる缺點がある。則ち甲地點から乙地點に到るに階段式に道路を縫ふて行くので距離が長く、且つ屢々街角を曲らねばならぬ。此等の缺點を除去する爲に計畫されたのが對角線式である。

(ロ) 對角線式

是は矩形形式に對角線を加へ、交通の便を圖ると共に前式の單調なるを避け、都市に多少の影致を添へたものである。米國華府は其の一例で、大統領「ワシントン」時代に、佛人「ランフアン」なる人の設計したものである。

(ハ) 環狀式と放射式との併用

此式は多く歐州の都市に見るところで、中世紀に於て都市の周圍に城砦を環らし外敵の襲來に備へたが、自家民族が漸次増殖し、都市の膨脹に伴つて其の外側に更に第二の城砦を築き、第一城砦を破毀して道路に利用したのが則ち環狀道路であつて、之を基準として同心圓を以て街路系統の様式としたものである。維納、巴里「モスコ」ケルン「ミューンヘン」カールスルーヘ等がそれである。此様式は都市の區域が左程大きくない間は風趣あるものであるが、都市の區域が擴大するに伴ひ、交通上少からざる不便を醸し活動能率を減殺するので、大都市には適合しない。そこで之に放射線を配して始めて街路系統の完備を期することが出来るのである。東京の都計道路及び大阪の第二次都計

道路には此様式が多分に加味されて居る。

放射線式は上述の外、地方的中心地又は最近流行の分散都市計畫に於ける衛生都市の連絡を圖るにも適用されて居る。

### 三 街路の構造

街路網選擇の重要なは言を俟たないが、都市の品位を保ち、交通以下法規の命する條件を具備するは寧ろ其の構造如何にありと謂へる、則ち街路の幅員歩車道の配置、舗裝、植樹帶、照明裝置等何れも都市施設として忽緒に附すべからざるものである。此等の事項につき詳説するは本文の趣旨でないから省略するとして、幅員及び舗裝に關しては東京及び大阪の二大都市を始め地方市街地に於ても漸次考究且つ實施の傾向あるは欣ばしきことであるが、其の他の事項殊に照明裝置に就ては前記二大都市に於ても遺憾ながら未だ確乎たる成案がないやうである。照明裝置に關して最大の支障となるは電柱の亂立である。則ち電話・電信・

電燈・電力等其の用途の異なるが如く、配列亦亂雜を極め、獨り照明裝置の發達を阻礙するのみならず又街路の美觀を損すること之より大なるものはない。地上物件の整理は實に街路施設上の急務である。

### 四 財源

以上述ぶる所は都計道路の使命と、其の具備せねばならぬ條件との大要であるが、之が實施に當つて財源が伴はなければ所謂畫ける餅同様徒らに空想計畫に終るの外無いのである。曩に述ぶる如く、我邦に於て都市計畫法適用都市は現時九二市の多きに達して居るが、之が事業に著手して居るのは未だ幾何くも無いのは畢竟財源が伴はないからである。抑も都市計畫事業を施行するには如何なる財源に據るべきかといふに、政府が其の財源として認めて居るは左の六種である。

(イ) 一般歳入 (都計法第八條)

(ロ) 國庫補助 (道路法第三五條)  
大正十年一月内務省令第一號

(ハ) 河岸地下附 (都計法第九條)

(ニ) 受益者負擔 (都計法施行令第九條)

(ホ) 特別税 (都計法第八條)

(ヘ) 地帯收用 (都計法第一六條)

此等六種の内、重要なものは一般歳入以外 (ロ) 國庫補助

(ニ) 受益者負擔 (ホ) 特別税の三種である。

#### (ロ) 國庫補助

道路費國庫補助は一に道路費國庫補助規程に據れるが、當初此規程が全部適用されて居ないにしても六大都市の街路改良工事には夫々補助せられて居たので、道路工事は頓に活氣を呈したが其の後政府は行財兩政整理の結果毎年の補助金に甚しき削減を加へ、殊に大正十四年度以後には當初豫定額一〇、〇〇〇、〇〇〇圓に對し纔に三、五〇〇、〇〇〇圓即ち三割五分の支出に過ぎないので、政府が府縣並に都市に約束濟となつた補助決定額に對しても甚しき不足を告ぐるに至つた。加之、大正十五年以後には遂に街路改良費に對する補助を中止したので、折角勃興しつゝあ

つた都計道路工事に一頓挫を招來したのである。今大阪市の街路について觀るに、大正九年度以降十四年度までの補助基本額一八、二八二、九三八圓に對し、補助總額は其の三分の一則ち約六、一〇〇、〇〇〇圓であるが、昭和三年度までの實支出額は三、〇七九、九〇〇圓則ち五割に過ぎないのであつて殘額の五割は今後尙幾年かに分割して支給さるゝものと思はる。要するに國庫補助の規程は嚴存するも事實は頗る頼み難い状態にあると謂はねばならぬ。

#### (ニ) 受益者負擔

受益者負擔に種々あるが、就中、一般に廣く行はれて居るのは内務大臣の指定にかゝるもの、更に具體的にいへば沿道受益者負擔である。都市の改良事業が其隣接する土地の價格を昂騰したことの極めて明瞭なる場合に於ては、其の經費を支辨せんが爲めに其の土地所有者に課する公課が則ち受益者負擔である。抑々公費を支出して築造したる結果として個人の土地に斯の如き利益が附與されたとせば、其の受けた利益に應じて土地所有者に公課を課することは

極めて合理的であると謂へる。今六大都市に於ける街路工事受益者負擔率を觀るに次表の如くである。(都市計畫要鑑に據る)

都市名	事業名	負擔額	負擔區域	備考
東京市	新設	三分ノ二	三間以下	一〇間
	擴張	二分ノ一	三間以上	一五間
	新築	三分ノ一	五倍	
大阪市	新設	四分ノ一	五倍	
	擴張	四分ノ一	五倍	
京都市	新設	三分ノ一	幅員六間以上は六間	幅員六間以上は六間
	擴張	四分ノ一	一〇倍	幅員六間以上は六間
神戸市	新築	四分ノ一	一部五倍	幅員六間以上は六間
	擴張	四分ノ一	廣場六〇間	幅員六間以上は六間
名古屋市	新設	十分ノ三	四一部七倍	六間と同額
	擴張	十分ノ三	廣場の七倍	廣場之に接続する道路の七倍

右の表に據るときは街路の新設の場合には其の工費の三分の一乃至三分の二、擴張の場合には四分の一乃至二分の一分、路面舗装の場合には二分の一であるが負擔區域が夫々異なるから即斷する譯には行かぬ。

次に道路を利用するので、著しく利益を受くる者には受益者負擔を命ずることが出来る。例之ば街路に軌道を敷設

する場合の如き或は地下埋設物の如きに對しても負擔金を命じ得るのである。一般に前者に對しては道路幅員の三間分(複線にて)を負擔せしむるの例である。後者については埋設後に於て道路占用料を徴收して居るのは到る處にあるが、受益者負擔として工事著手に際して課金した例は未だ多からぬやうである。

此等は將來都計道路築造の財源として當然考慮の中に入るべきものであらふ。

その他、尙特殊の理由の下に負擔金を課することを得るものがあるが、極めて稀有に屬するから省略する。

(ホ) 特別 稅

特別稅は受益者負擔金と共に都計道路事業の重要なもので其種類は次の如く規定されてある。

- 一 地租制 地租百分の十二、五以内
- 二 營業收益稅制 營業收益稅百分の二十二以内
- 三 營業稅雜種稅又は家屋稅 各府縣稅十分の四以内
- 四 特別地稅 北海道及其の市町村に在りては

地價千分の四以内府縣及其の市

町村に在りては地價千分の五以

内

五 其他勅令を以て定むるもの

第五號は土地増加税とか間地税とかいふものであるが、

二財源とを對照すれば次表の如くである。

未だ實施されたものは無いやうである。

却説、前述三財源の内、國庫補助は甚だ心許ない現状に

ありとすれば自から他の二財源に倚るの外ない、今試に現

時決定せる都計道路事業に就き數例を擧げて事業費と此等

都市名	事業費	受益者		特別税	上記二財源		事業費と合 計との比率
		負擔	金者		合	計	
京 都	三〇、八五〇、〇〇〇	五、四六〇、五八〇	四、〇四〇、〇〇〇	九〇一、三三六	六、三三一、八五四	〇・一七	
大 阪	二五、九三二、四四〇	四、〇四〇、〇〇〇	四、〇四〇、〇〇〇	七、七〇六、〇〇〇	四、七五〇、〇〇〇	〇・二二	
神 戸	一七、三三三、〇九五	三、三〇〇、七八四	三、三〇〇、七八四	二、〇七〇、九六五	二、四〇一、七四九	〇・一四	
同	五、四七九、七〇七	六、八八、四〇七	六、八八、四〇七	一九〇、八七七	八、九二、四四〇	〇・一六	
名 古 屋	一、三四八、二一〇	一、八八、四〇〇	一、八八、四〇〇	三〇、七九二	三、〇九、一九二	〇・三三	
濱 松	八、二九二、三三〇	二、七六四、一〇五	二、七六四、一〇五	七、三六、四三三	三、五〇〇、五八	〇・四二	
堺	一、八七三、一三四	一、七九、七五〇	一、七九、七五〇	五八、八三七	七、六一、四七	〇・四二	
岡 山	七、三三四、〇〇〇	一、五五、九一六	一、五五、九一六	一、三三三、四八四	二、八〇〇、四〇〇	〇・三九	
金 澤	七、九〇、〇〇〇	二、二、六八	二、二、六八	九八、八〇〇	三、〇〇、四八	〇・一五	
靜 岡	二、七五、〇〇〇	三、五五、五〇〇	三、五五、五〇〇	三、五五、二〇〇	八、七、七〇〇	〇・三三	

備考 堺市は認可申請中のものなり

之に由つて觀れば二財源の事業費に於ける比率は一割七

分乃至四割一分であるが、果して然りとせば自餘の金額の

大部分は之を一般歳入に求むるの外無い。然るに遊興税觀

覽税の如きは一般歳入とは言ひながら、元來都計事業費に

充つるために認められたのであるに拘らず、或る地方廳の如きは此等をも他の財源に轉用した實例さへある程なれば、一般財源によりて都計事業の大部分を賄ふことは至難の業と謂はねばならぬ。結局起債に俟つの外はないが、然るときは之が償還財源を如何にすべきやが又問題である。

## 五 結 尾

以上叙述したところを綜合すれば、都計道路に關し研究すべき事項多々ある中に工事上特に留意すべきは地上物件の整理と照明裝置の普及とであると思ふ。前者は遞信省を始め警察部其の他各會社が殆ど優先權を以て道路を占用し、之を撤去せしめんとするも常に巨額の費用を要するから道路管理者と雖ども施すに術なき状態である。後者は一に懸つて工費竝に維持費の如何に存するものであるが、苟も都市としての品位と美觀と保安とを保持せんとする以上是非共實現せしむべきものである。最後に考慮を要するは財源である。前二者の如きも煎じ詰むれば財源の豐乏如何

に歸著するが、それは姑く措くとするも、一般都計道路の建設に關しては之が財源の研究足らざるときは事業半途にして停頓するの憂目を見るに至るであらふ。然らば現在認許されたる範圍以外には最早之を得るの餘地が存せぬであらふか。例之ば土地増加税の如き或は水道・電鑿・瓦斯管等の道路利用に對する課金の如き、或は又一般財源中にも新税を起して事業費の補給を圖るが如き此等は財務専門家の攻究に俟たねばならぬが、當面の問題として極めて重要なことである。又一面に於ては政府が勇敢に國庫補助の規定を發揮すること、せば都計道路事業の進展に資すること大なるものがあらふと思はるゝのである。(丁)