

表面に「アスファルト」(針入度百度内外)を面坪二「ガ
ロン」の割合に塗布し荒目砂利を撒布して仕上ぐるもの

とす。(完)

東京都計畫街路今後の問題(一)

今 井 哲

今日迄の所都市計畫街路とし云へば、必らず大幅員の街路計畫のことに限られたるが如くなりしが、今後の問題は獨り其の量の問題と云うよりも、寧ろ質を論ぜざるべからざるの時期に到達したるものなり、今順次東京都計畫街の今後の問題に就き記述を試みんとす。

一
東京市内道路面積は震災前迄は僅かに二百八十萬坪弱にして、市面積二千三百餘萬坪に對し十二「パーセント」弱に過ぎざりしが、復興事業並に一般都市計畫事業の進捗に伴ひ約百萬坪の面積を増して其の比率約十六「パーセント」を

示すに至りたり、而して此の増加は主として下町焼失區域の約一千萬坪に於てなせるものにして、即ち土地區畫整理地區内九百餘萬坪に於ける街路面積は地區面積に比し三十「パーセント」に近き率を示し、街路面積の量に於ては敢て海外都市に比して劣るものに非らず、否寧ろ土地利用の現状より見れば(宅地と建物の床面積との割合)過大とも見らるゝなり、(下町方面今後の問題につきては後述)唯山手方面に至りては尙ほ舊態依然然街路の系統畦畔と撰ばざるもの尠からず、乃ち東京市内の都市計畫街路の問題は一見

山手に移りたる觀なき能はず。

今轉じて復興事業以外に於ける東京市内の都市計畫街路を考察するに、計畫定まるも工事に着手せられざるものは大正十年議定のもの二十二路線延長二萬間、其の後大正十三年及昭和二年の兩度に於て議定せられたるもの二十二路線、延長一萬九千百間を算し、之れ等の總工費を時價によりて積算するに約一億二千四百七十餘萬圓の巨額に登る。

(内務省及び復興局に於て調査せられたる工費とは約二割の増額となる) 而して内工事豫算を有するものは僅かに二千五百萬圓(内一部は豫算尙ほ確定を見ざるものを含む)に過ぎず、如斯にして全部の竣功するの日は果して何年の後なるべきや。

翻つて市内山手方面の發展の趨勢を考ふるに議定都市計畫街路の實施は、一日も之を放棄すべきに非らざる耳ならず、新規に必須の計畫を樹立し其の起工を急ぐべきは、唯に交通保安等の急須の事業なるのみならず、一日も速かならしむるは以て直に市民の負擔を軽減する等、經濟上極め

て有利なり、試みに其の一例を舉げんに、新宿驛を中心とする方面は其交通量市内第一の雜鬧地なるに拘らず、交通幹線としては新宿電車通り(舊市區改正設計に依る幅員十二間道路にして車道八間歩道各側二間)を有するに過ぎずして、現に交通最も不安の状態なるを以て、東京市は近く士官學校下より右の電車通りに平行する市内第九號線(幅員二十五米)を急施せんとしつゝあり、而して新宿驛方面は大正十二年以後に於て急激の發展を遂げたるものにして、若し此の方面の都市計畫街路工事が大正十二年以前に竣功せられたりとすれば、當時に比して倍加せる用地費、建物移轉費の負擔を免れしめ得たるものなり、元來街路工事たるや沿道の繁榮を誘起するの立場にあらしむべきものなるに、今日迄の實情は土地の段盛に引釣られて起工するの慣例なるが爲に、一面には工事中の交通支障を甚大ならしめ他面には工事費を膨脹せしむる等道路工事の最善の効果を發揮せしめざるの遺憾尠からざるなり、右は單に一例を舉げたるのみなるも市の内外に涉り例擧に隙なきなり。

右述べ來りたるは主として市内交通繁激の方面のことなりしが、轉じて市外に就きて考察せんとす、東京都市計畫街路として昭和二年議定を見たる郡部幹路街路の内幹線放射線は十六線（外に京濱國道及び一等大路第三類第二十三號線あり）にして其の幅員は二十五米なり、由來幅員十三間半（歩道各側二間二五車道九間）街路は電車軌道を豫想する場合最も經濟にして能率良き幅員とせられたるも、上記の放射線街路の幅員は軌道を豫想して決定せられたるものに非ず、何となれば將來沿道の發展を來す時は其の方面の交通に對應せしむるが爲めのみにても既に軌道を敷設するの餘地なきなり、若し之れ等の放射線に軌道を許すとせんか、電車の車體外に僅に各側二車幅を有するに過ぎず、且電車停留場に於ては乗降客の爲め殆んど疾行車輛の通行不可能となるべきは、市内現在道路に於て見るところの如しとす、況や之れ等の放射線は一億數千萬坪地域の交通幹線にして、常に沿道の交通をのみ目途とすべきに非らざるに於ておや、殊に都市計畫區域の外周の延長は約十九里半、（四

萬二千間）に涉り、之に前掲十八線の放射線を配するものなるに於て、元より經費上の點をも考慮して止むを得ざるに出でたりとするも、上述の如き交通幹線として長く安堵し得べきならんか、然るに放射線中には既に軌道の敷設せらるゝものあり、道路の改良と軌道の誘發に因る土地の發展を考へ併せて、之れ等の放射線は極めて近き將來に於て市内新宿電車通りの轍を踏むものなるべし、以上の點を考へて路面に軌道を有する放射線には更に之に平行して、一丁乃至二丁の間隔を保ち、幅員二十二米乃至二十五米の幹線を今より設置し置くの要あるべしと信ず。

二

以上は主として交通幹線をなせる都市計畫街路に就きて述べたりしが、在來道路の局部的の改良工事を實施して極めて街路交通の能率増進せしむるものあり、例へば相當廣き街路の一部のみが狹塞せらるゝもの、或は一少部分の急坂路あるもの、又は街路の角地が剪除せられざるが爲め車

行に支障を生ずるもの等々、何れの都市何れの方面にも散見するところなり、之れ等の局部的の改良工事は曩に述べたる交通幹線の施設にも譲らざる重要都市計畫たるべきに係らず、今日迄は都市計畫街路とし云へば尨大なる街路計畫に限られて瀟洒たる住宅路街の改善には及ばれざりしは甚だ遺憾とするところなり、東京市に於ては昨年來復興事業施行區域外の一千三百餘萬坪の全部に就き、上に述べたる局部改良を要する箇所を調査を遂げたりしが、今参考の爲め之を摘記するに路線の改良延長九萬七千餘米、路線數千三百餘箇所（幅員は概して四米乃至十一米とす）。街角剪除箇所數二千八百餘（剪除斜長二米乃至十米）を得たり隣接各町村に於ても之に類するの調査を促進して經費多種の計を廻らすの要ありと信す。

三

都市計畫街路の量の問題に就きては、以上に於て少しく之を述べたりしが、次に其の質に就きて考察の歩を進めん

とす、例へば鋪裝の問題或は路面の統制等々其質の改善を要するもの市の内外に涉り問題甚だ多し、之等も亦今後の都市計畫の問題として考慮を拂うべき重要なものなり。扱て東京市内の下町の殆んど全部は、轉禍爲福の復興事業によりて街路整正せられたるにより、其量即ち面積に於ては既に充分なりと稱するを得可し、即ち宅地面積に對する街路の延長の點より見るも、又街路の面積より見るも、或は自由空地の點より考察するとも、既に充分なる面積に達せりとすべし、即ち今日迄の所謂都市計畫街路の問題としては、一見將來に問題なしと稱せらるべしと雖、街路の質の點を省みるに於ては未だ満足の域には遠く距るものあり。東京市の街路は山手も下町も總て雜然騒然、街頭の體裁整はざること甚だしく、到底海外諸都市の其れと比すべくも非らざるなり、乃ち今後の都市計畫の事業を起すに當りては其の量を増すを計ると共に必らず其の質の問題をも併行せしめざるを得ざるものとす、以下少しく緊急の事項に就き概述せんとす。（以下次號）