

研

究



交通混雑防止の根本方策

飯 沼 一 省

○
道路は改築しないことを理想とする。何となれば道路の改築は其の附近一帯の社會生活を不安定ならしめる。殊に都市に於ける街路に付て見れば、其の沿道に於て商工業を營める者又は住宅を持つてゐる者は、街路の擴張又は新設廢止等によりて妙からざる生活上の脅威を受けるからである。之によりて見るも街路の改築は容易に手を着けるべき

ではない。世上往々にして都市に於ては街路の改築は當然の成行であるかの如くに考へてゐる者があるけれども、之は大なる謬想である。街路改築が其の財源を求める上に於ても、將又其の施工上に於ても並々ならぬ困難に遭遇しつゝあることは、まことに當然と謂はねばならぬ。之は街路工事が一の不自然なる仕事であることを證明するものといふべきである。道路行政の局に當る者は街路改築が已むを得ざる最後の手段であることを肝に銘ずることを要するの

である。

都市に於ける街路が斯くの如く容易に之を擴張すること
を許さざるものであるに拘はず、都市の交通量は日毎に増
加して来る。殊に此の交通量増加の趨勢は大都市に於て顯
著なるものがあるのである。交通量は増加人口の自乗より
も大なる割合を以て増加してゐると稱せられる。東京府下
に於ても、大正九年の國勢調査人口が三、六九九、四二八
人であつたものが、大正十四年の國勢調査には四、四八五、
一四四人となつた。其の間に東京府下の交通量は逐年増加
して、大正九年と大正十四年とを比較すれば、鐵道による
交通量は二・五二倍となり、市内電車による交通量は一・
二〇倍となり、郊外電車による交通量は二・二二倍となり、
乗合自動車による交通量は五・一二倍の増加を示してゐる。
即ち人口が約三分の一内外の増加をする間に、其の交通量
は市内電車によるものを除いては、何れも二倍以上の増加

率を示してゐるのである。(東京府編纂震災復興概要参照)
かくの如き状態を以て推移して行つたならば東京も早晚
倫敦や紐育の轍をふむこととなるのであらう。倫敦では交
通の混雜する廣場や、交叉點で、彼の大きな交通巡查の腕
の下に幾臺とない自動車と市民とが待たされてゐる。紐育
ではダウン・タウンの朝夕の雜沓は譬ふるにももない。
何時迄待つたら此の四つ辻が通れるのかと思ふばかりであ
る。而かもかやうな四つ辻は行く手に幾つも幾つもあるの
である。紐育では百萬長者といはれる人でも、朝自家用の
自動車で其の事務所へ出勤することは出来ない。しやうと
思へば何時間かゝるかわからぬからである。やむを得ずか
ゝる人々も下町近い所に來れば、地下鐵道に吊革にぶら下
つて行かざるを得ないのである。或はかやうな交通の混雜
状態を目して文化の進歩した状態となす人があるかも知れ
ない。けれどもわれ等はむしろ之を進歩に非ずして、退歩
であると考へる。街路上の交通が交通巡查によりて整理せ
られなければならぬやうなことは、一種の變態的現象とい

はなければならぬ。都市民は何人も他より妨害せらるることなく街路上を自由に交通し得ることが理想でなければならぬのである。

○

今日の處まだ倫敦紐育ほどではないが、東京の交通量も漸増して、都心部に於ける街路交叉點で交通巡査の合圖を待つてゐる車の數は日に月に多きを加へてゐる。然るに一方地方小都市に於ては決してかやうな交通の混雜を來してはゐない。都市の街路上に於ける交通量は、抑々何によりてかく多寡があるのか。私は都市に於ける街路交通量を決定する要件が二つあると思ふ。即ち一は都市に於ける建築物の容積の大小であり一は都市の面積の廣狹である。

今假に都心部に於て従來一階建の建物があつたとして、之が十階の建物に改築せられたる場合に於ては、此の建築物の吞吐する交通量は十倍するわけであり、其の前通の街路の幅員は従來の十分の一となり、附近の停車場は其の規模

若し設備が十分の一に減少せられたことゝならざるを得ないのである。若し従來の街路が、従前の一階建の建物に相應するものであつたとしたならば、其の建物を十階に改築するには其の街路をも擴張しなければ、建物改築後に於ける交通の混雜は到底之を免れることを得ない。停車場然り、停留場亦然りである。本邦各都市の實状を見るに、輓近建築技術の發達に伴ひ、其の建築物の容積は年を逐うて増大して來た。一面に於てまた都市に於ける地價の増加は土地の集約的利用を促し、其の結果として鐵骨造鐵筋コンクリート造の所謂高層建築物が簇出するに至つたのである。然るに一方交通施設は如何と見れば必ずしも建築物の容積の増大に伴つて擴張せられてゐない。かゝる大都市に於て交通の混雜状態を呈することはむしろ當然といはなければならぬ。

交通量を決定する第二の要件は、其の都市の面積の廣狹である。各都市に於ける都心部の街路其の他の交通施設は夫々一定の幅員と規模とをもつてゐる。此の幅員なり規模

なりは、多くは現在の都市の大きさに相應して出来上つてゐるのである。即ち現在に於ける都市の大きさが維持せらるゝものとして、都市の各部分の住民が都心部に集つても混雑を來さないやうに構築せられてゐるのである。今若し都市が膨脹して、其の結果同一都心部を中心とする市街地が増したならば、都心部に集る交通量も亦勢ひ増加せざるを得ない。従來都心部の交通施設に餘裕のない限りは、都心部に於ける交通の混雑は當然生ぜざるを得ない。交通の混雑を惹き起さざらんとするならば、同一都心部を中心とする市街地の延び廣がることを防止しなければならぬ。若し又かゝる市街地の延展を認めんとするならば都心部改造の決心がなくてはならぬのである。

街路上に於ける交通の混雑を防止する根本方策は、結局次の二方法の何れかでなければならぬ。

一 高層建築物の無制限の建築を認め、市街地の無限に

連続して膨脹するを認むると同時に、都心部に於ける街路を常に擴張して、日毎に増加して行く交通量を完全に消化し得しむること。

二 都心部に於ける街路は之を擴張せざることを原則としむしる都市に於ける建築物の容積に一定の制限を加へ且都市の膨脹に對しても一定の制限を加へ、同一都心部を中心とする市街地が無限に連續することを防止すること。

第一の方法に依れば、高層建築物の出現を放任し、郊外が新に市街地として開發せらるゝのを傍觀してゐるのであるから極めて世話のやけない話である。然し乍ら其の結果として激増する人馬の交通量を完全に消化し得るやう都心部の街路を絶えず擴張するが如きことは決して行ひ得べきものではない。かくの如きことは都市の經濟的竝に社會的發展を阻止するものである。又たとひかゝる擴張工事を斷行する意思があつても恐らく之に要する經費の財源を見出すことが不可能であらう。以上の如き理由によりて第一の方法は採ることを得ない。

是に於て交通混雑防止の根本方策としては、何うしても第二の方法に依らざるを得ないのである。即ち都心部に於ける街路は原則として之を擴張しない。かくして沿道竝に其の附近地一帯の生活を安定せしめることが出来るのみならず、街路擴張といふが如き不經濟なる事業を繰り返して多額の經費を浪費することを避けることが出来るのである。而して之等街路が混雑せざらんがために、都市の建築物と都市の膨脹とに對して一定の制限を加へやうといふのである。之は決して不可能の案ではない。現に我國の市街地建築物法は建物の高さに一定の制限を加へ、住居地域に於ては建物の高さは六十五尺を超過することを得ずとなし住居地域以外の土地に於ては建物の高さは百尺を超過することを得ずとなしてゐる。尤も建物の周圍に廣潤なる公園、廣場、道路等の空地ある場合に於て、行政官廳が交通上、衛生上及保安上支障なしと認めたるときは、六十五尺若は百尺を超過する建物を建築することが出来、又建物の構造及其の前通道路の幅員如何によりては更に嚴重なる制限を

加へる場合があるのである。(市街地建築物施行令第四條乃至第九條参照)

かくの如く建築物の高さを制限することは既に實行されてゐる。今後日本の都市に於ては、高層建築物が無制限に出来る結果として街路上の交通の混雑を來すことは先づないといふことが出来やう。問題はもう一つの都市の面積の膨脹が制限せられてゐるか何うかといふことである。甚だ遺憾なることではあるが、現行制度に於ては都市は無制限に横に廣がることを許されてゐる。之に對しては何等の制限も加へられてはゐない。將來本邦各都市の街路上の交通混雑の根本的原因は實にこゝに潜んでゐる。四谷から新宿に至る街路も、青山から澁谷に至る街路も、其の計畫された當時に於ては恐らく適當な幅員をもつた街路であつたに相違ない。而かも今日は此等の街路上に於て屢々交通の停滞してゐるのを見受ける。計畫された當時と異つてゐることとは、之等の路線の先きに當時豫想もしなかつたやうな市街地が連續して出来上つたことである。此の延展した新市

街地が當初廣がつた街路を狭くしてしまつた。若し甲州街道に沿ふ地方が今日のやうな發展の形態をとらなかつたらば、又澁谷、目黒の小都市が現在のやうな市街地化の形態をとらなかつたならば、恐らく之等の街路は、當初計畫せられた通りの整頓せる美しき街路として永久に維持せられてあつたらう。是を以て觀ても都市が無限に連續して膨脹することに對しては何等か之を統制する制度が設けられなければならぬ。之が交通混雜防止の根本方策でなければならぬ。此の制度が設けられざる限りは、將來都市に於ける交通の混雜は到底之を防止することを得ない。

都市が膨脹するの言ふまでもなく人口が都市に集中する結果である。今都市の膨脹を制限しやうといつても、人々の都市に集ることを禁止することは出来ない。而して都市に於て主として交通混雜の現象の起るのは其の都心部に於てであるから、其の混雜を防止するには同一都心部が

一定限度以上の市街地を派生することを止めなければならぬ。然るに從來の都市發展の経路は同一都心部が自己を中心として際限もなく市街地を連續派生して居つたのである。之は決して合理的なる都市發展の方法ではない。同一都心部に無制限に交通量の集まることを防止するがためには、之より派生する市街地は之を一定限度に止め、夫以上に集中し來る人々は之を別の都心部に從屬せしめる方策を考案しなければならぬ。而して此の別の都心部は或は既存のものが利用される場合もあるであらう。或は新に計畫せられ構築せられる場合もあるであらう。之等新都心部が或程度迄獨立したる都市の中心としての機能を發揮するのである。勿論各都心部の間には充分なる連絡はなければならぬ。ないけれども、毎日朝晩一都市の住民が他都市へ向つて通勤往復するが如きことは避けなければならぬ。

例を引いて論ずれば、今日東京の丸の内、日本橋、京橋等に毎朝集る者は、嘗に東京市内の住民ばかりでなく、淀橋の住民も、中野、杉並の住民も、或は又澁谷、目黒の住

民も皆東京の一都心部を目掛けて集つて来る。之は少くとも十數年前には豫想されなかつた所である。此の往復に要する経費と時間との浪費は積算すれば蓋し驚くべきものがあるに違ひない。此の悪い傾向は交通機關の發達に伴つて助長されてゐる。東京及東京附近にかゝる發展の形態を探るべきではなかつたのである。東京の郊外には或程度に於

て東京から獨立した小都市が、それは中野でもよい、澁谷でもよい、夫々に其の都心部を以て或程度の自足的都市生活を營むべきであつたのである。而して東京市の住民は東京市の中に住居し且労働し、中野、澁谷の住民は夫々中野町若は澁谷町の内に住居し且労働すべきであつたのである。かくすることによりて東京は其の交通上の負擔を軽減せられ、都市としてのまとまりを得ることが出來、又東京附近の町村も單に郊外の一住宅地に過ぎざるが如き無意義なる發展を避けることが出来る。かくの如き發展の形態を採りたる場合に於ては、何處にも交通の混雜は起り得ないのである。

大都市に於ては其の市街地の面積の擴がることを防止するの必要は殊に緊切である。此の都市の無限連續膨脹を制限する制度の設けられざる限りは、都市に於ける交通の混雜を徹底的に防止することは出来ない。

×

×

×

×