

蘭州—肅州	肅州—古浪	地上工事、橋梁 及び地下溝	一五〇〇弗	300,000
西安—漢中	西安—齊家寨 齊家寨—漢中	地上工事、橋梁 及び地下溝並に その他改修工事	八〇〇 二,500	110,000 750,000
總計	一四三〇			1,550,000

〔第六表〕 一九三四年度の主要道路面改修費見積

道路名	區 間	延長(料)	改修見積高 (單位弗)	全國經濟委員會の賦與 すべき資金(單位弗)
南京—杭州	句容—漂塘 宜興—東塘	一〇五	一一三、九三〇	五〇,〇〇〇
上海—杭州	閩行—金四娘橋 金四娘橋—乍浦	四六 二一	二二〇,〇〇〇 一〇〇,〇〇〇	一〇〇,〇〇〇 五〇,〇〇〇
總計		一七二	四三三、九三〇	二〇〇,〇〇〇

(完)

新興都市延岡を語る

藤田宗光

停車場と廣場
延岡と天然公園
延岡と化學工業

都市改造の必要
驛前廣場の實現

紹介

停車場と廣場

停車場の廣場は

交通廣場

實用廣場

裝飾廣場

の三要件を具備したるものが最も理想的である。其の廣場は地方より考察すれば遠距離交通の玄關口であり市街地から觀る時は、近距離交通の玄關口とも謂ふべき交通廣場であると共に増加する交通量を輕快且つ迅速に處理する交通系統の心臟部であり、其の施設の巧拙は都市の盛衰にも關する重要な場所である。

又停車場は、自動車、乗合自動車の待合場の必要上一種の事務の處理を便益せんとする實用廣場であり、都市の經濟交通上より離るべからざる密接なる關係を有するものである。

停車場が餘り都市の中央に存在する事は市街地を兩斷し輕快なるべき交通量を徒らに輻輳せしめ不慮の事故を頻發

せしむる結果になる。此の缺陷を補ふため東京市、大阪市及び神戸市等が平面鐵道を高架鐵道に改良したのは最近の實例である。

停車場の位置は都市部から二軒内外の距離に配置すれば、密集地帯の交通量の輻輳と混雜を緩和するに充分である。土地の利用發展上から見ても鐵道線路を現在の位置から一軒内外の距離に後退せしむることが出來れば、此れに依つて受益する都市が、實に多くに達するものと思考せらる。

斯るが故に、停車場の位置は、將來の市街地の發展狀態を充分に考察して、百年の大計を誤らざる様施政者の大いに熟考すべきではなからうか。

鐵道が兩市街を兩斷する爲、文化の程度を二分するが、最近ハルビンの都市計畫に依れば、新設停車場は表玄關として市街の中心に設置され、鐵道は軌面を低下せしめ平面陸橋を架設することになるから、從來の弊害を除去し都市文化の發展に大いに役だつもので、他山の石とすべきで

ある。

停車場の玄關口の美觀及び廣場の大きさに就ては、馬車、荷車の交通時代には左程問題でもなかつたが、急速なる電車、自動車の出現により此等の交通機關の發達に應ずべき大ききの廣場が特に必要となつた。

・ 廣場の面積形狀は交通量及び周圍の建築物の高さに影響し。都市の美化を標的にし、美觀の體系を充分具備することが極めて大切なことである。

歐洲に於ける廣場は普通圓形が用ひられるが米國に於ては街路系統が格子狀式なるを以て長方形、正方形が一般に用ひらる。

獨逸都市の廣場は特に美觀を主體とし、又最近米國の都市の廣場も景致を添へると共に一面交通事故の緩和を計るため前庭、噴水、紀念碑等が設けられて居る。

之に對して英國及び我國に於ては停車場廣場の見るべきもの無く、強ひて擧ぐれば東京驛、上野驛、京都驛等の如きである。

然るに最近各驛とも小規模ながら珍らしき植樹が點在して居る事は何よりも喜ばしき現象である。

美觀廣場は次の四つの要素を具備する事が最も必要な事である。

- 一、廣場の高低
- 二、廣場の配置設備
- 三、廣場の環境建築物
- 四、廣場の透視の位置

一、自動車、電車の交通上から廣場は水平の方が望ましいが、路面排水の點から考へれば相當の勾配が必要である。

廣場内の勾配は停車場を中心に市街地へ向つて下るのが一般に採用さるゝ方法であるが、プラットホームから市街地へ第一歩を踏み出す時、建築物、造園、植樹、紀念碑、銅像等の諸施設を一陣の裡に眺望し得らるれば都市に對し最も好印象を與ふるものである、又乗車せんとする人は自然に上り勾配の爲何等の屈托なくプラットホームに行く事を得て好感を抱かせる事が出来る。

二、廣場前に於ける各般の施設配置及び形狀は、建築物の調和と交通系統の分離に注意して、安全島を配置するが如きは交通の整理を圓滑にする事を主眼とし、或は植樹、噴水、紀念碑等を設け都市の黃塵萬丈を防止し綠地氣分を充分に味はずべきである。然るに交通の圓滑にのみ汲々の餘り平面的又は立體的美觀に就いて閑却される傾向が往々にしてあるから、交通と美觀とを併せて考慮し良く調和せしむる必要がある。

安全島の位置は廣場の裝飾美觀から云へば對照的に配置さるゝが良好なるも、交通整理上から餘り望まじからず、將來交通を基礎とし之に適應する裝飾と美觀とを具備したる廣場が肝要である。

三、停車場廣場は鐵道が主體であるが故に驛本屋と周圍の建築物との調和を重要すべきである、停車場の完成の曉には年限の經過に従ひ周圍の建物は漸次美化するが廣場の大きさは交通量の幅轆に依り急激に改造は困難にして若し幸に實現するとしても多額の經費を要するを以て停車場新設

若しくは改築の際には將來を豫想し、相當思ひ切つた計畫をなすべきである。

四、停車場から建築物を眺望し得る距離は其の建築物の高さに依りて影響されるものにして、仰角が四十五度以上になれば建築物と觀望者とが接近し過ぎた爲めに、局部的の美觀は増加するが、一般に建築物の高さの三倍の距離に位置する時、觀望者は建築物の優劣を見極め得るものである。

廣場の奥行の最小限度は建築物の高さの二倍が理想にして、一般に三倍の奥行とするのが原則である。マエルテン氏は廣場の大きさと建築物との關係を論じ次の如く發表して居る。即建築物の高さと停車場本屋から其の建築物へ至る距離相等しき時は、觀望者の視角仰角共四十五度となり建築物の高さの二倍の距離にある時は視角仰角共二十七度の視界に全建築物を抱擁し、高さの三倍の距離にある時は觀望者は詳細に識別する事困難となり、十八度の視角の裡に近接せる建築物の輪廓を見るのみである、建築物の高

さの四倍乃至五倍の距離になれば朦朧として隻影を止むるに過ぎず。

停車場の美觀と驛本屋の出入口に立ちたる時の視角、仰角及び俯角の諸條件を満足し得る建築物の高さの釣合及び審美が其の廣場の價値を増加し、又停車場に向つて進行する時は停車場の建築物の裝飾と廣場内の植樹、芝生、前庭等の施設に依り其價値を増進するものである。

停車場は都市の交通の中心であり、交通の停滯輻輳する所である故に停車場として相當の餘地を與ふる事が必要な條件である。

交通の集散を敏速になすには都市計畫上から論ずれば放射式が最も理想的にして、特に廣場内の交通は電車線を敷設せず自動車を手體とし歩行者は地下道の設備をなし、交通の緩和を圖るが善き方法である。

交通整理上から大停車場なれば降車口と乗車口とを區分し、或は交通の混雜を來さざる様に安全島を配備すべきである。

停車場廣場には種々の交通線が存在する爲め、社寺廣場、

劇場市場廣場、交通廣場等に比し交通量の増加も多く複雑で從て設計も困難である。停車場廣場を決定する要素は次の條件を具備する必要がある。

一、停車場に集散する人と交通機關に依る、交通量に依りて停車場本屋及び廣場の面積が定る。

二、停車場に連絡する街路數と停車場の位置及び、路面電車線路數に依りて廣場の形が定る。

三、交通量に加ふるに庭園紀念碑、安全島、植樹等に依る面積を見込む。

四、裝飾の點から停車場本屋の高さと周圍の建築物の高さに就いて考慮すること。

五、停車場及び建築物の各々の位置による仰角に依つて廣場の面積が定る。

延岡市と天然公園

延岡市は宮崎縣の北部に位し、東は渺茫たる太平洋に臨み、西は翠嵐滴る神都高千穂を控へ、氣候溫暖にして豊富

なる山海の産物を擁し、天然の風景又勝れたる地である。

市の中

央には櫻

を以て名

高き城山

公園あ

り、それ

を挟みて

右に大瀬

左に五箇

瀬の二清

流東西に

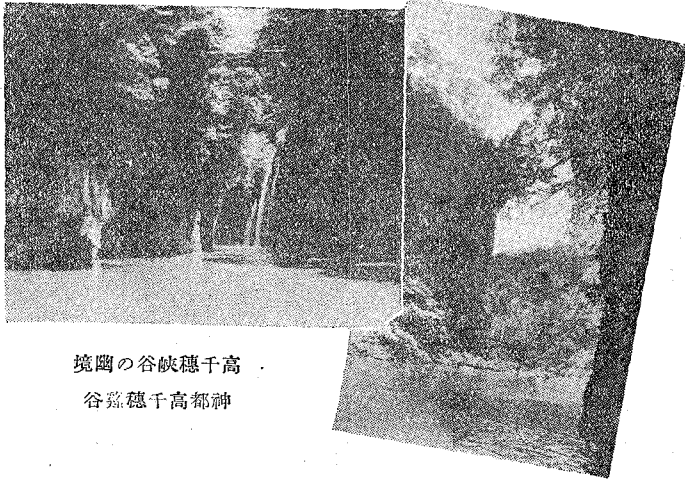
流れ合し

て延岡港

に注ぐ。

五箇瀬川

を隔て、は北に今山公園、大瀬川を隔て、は南に愛宕山公



境幽の谷峽穂千高
谷 嶽 穂 千 高 都 神

園の兩丘指呼の裡に在り、更に遠く北方には可愛嶽の古戦

場あり。

尙愛宕

山の山麓

一帯は工

業地帯に

して廣大

なる敷地

に設けら

れたる諸

工場井然

として聳

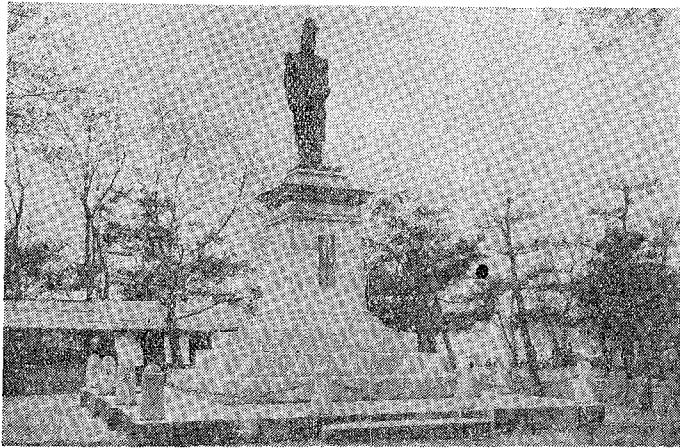
立し新興

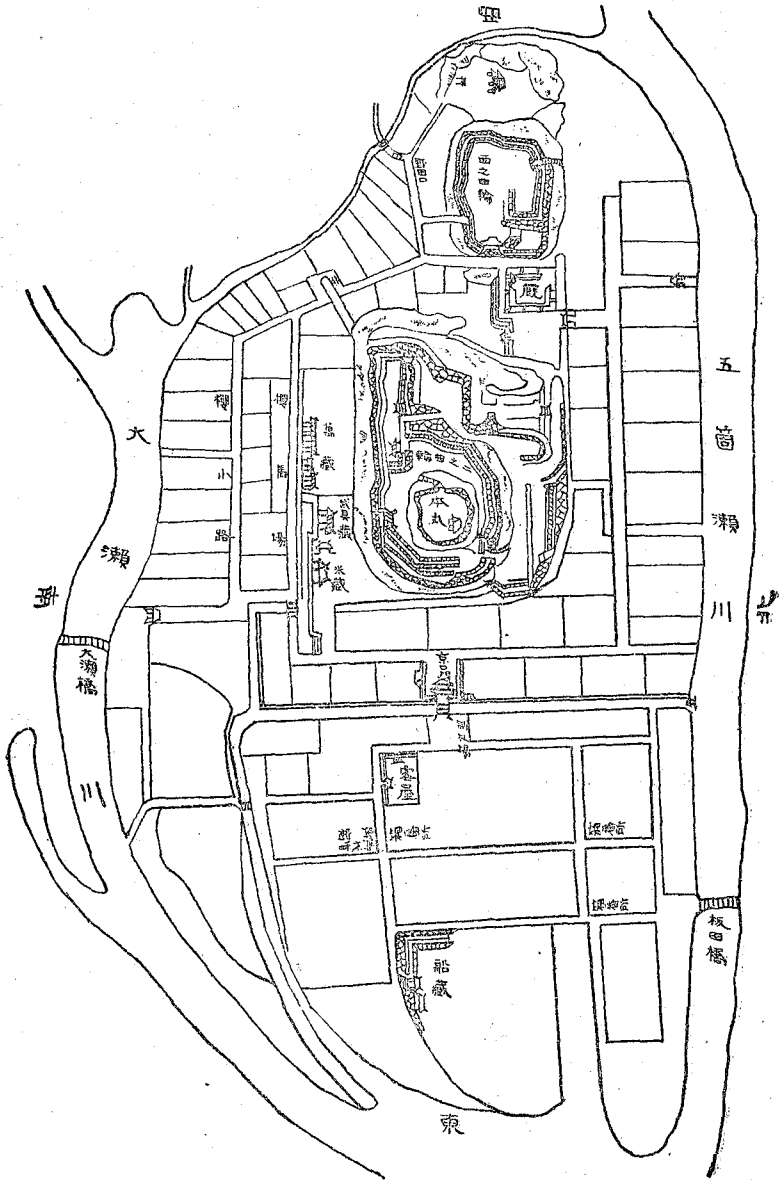
都市の面

目を躍如

たらし

む。





延岡市の沿革を尋ねるに、今を去る約三百年前高橋右近

大夫元種

氏、城山

の地をト

して築城

しこゝに

城下町を

建設した

るに始ま

り、以來

有馬氏、

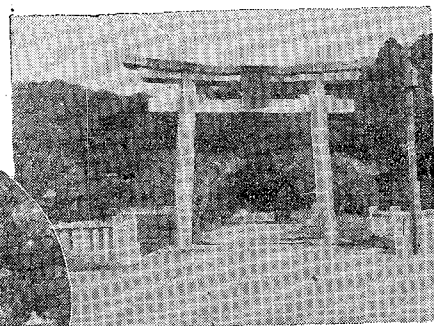
三浦氏、

牧野氏、

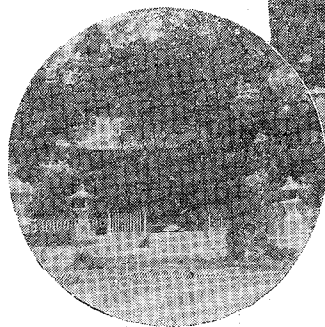
等相繼い

で領し、

次いで延
享四年（紀元二四〇七）内藤氏盤城の平城から移封され、



今八山橋宮大島居



今八山橋宮仁玉門

爾來五代百八十有餘年間相襲いで居城とせらる。山は高峻

險阻にし

て平時の

居住に不

便なりし

を以て内

藤氏は常

に西の丸

に住し本

丸たる城

山には唯

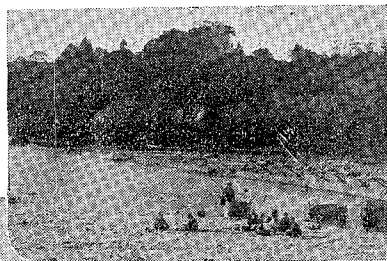
一の小亭

と鐘樓一

基が設け

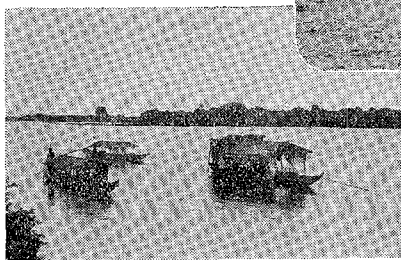
られ、其

の鐘樓か



吉野の梁全景

五ヶ瀬川の遊船



らは今も尙、一時間毎に「時の鐘」が撞き鳴らされ音を偲

ぶ思ひ出の種である。

延岡は又縣内隨一の遊覽地にして市の中央にある城山公園は一名龜井公園とも呼ばる。

舊領主内藤子爵の寄贈によるものにして土地高燥、眺望雄大、脚下に展開せる大延岡の市街を一眸に收め、五箇瀬、大瀬の二清流、或は延岡港及び鬱蒼たる方財島の突出せる雄壯なる姿、又は怒濤奔騰、波頭岩を咬む長濱の白砂青松、果は遠く水平線の彼方白帆の點在するを眺める等、其の眺望の優雅にして闊然たること杖を引く者をして終日倦ましめず。春は全山萬朶の櫻花に蔽はれて市街は時ならぬ花吹雪と化し、秋は紅葉錦衣を纏ひてまた殊更の風情あり、足を運ぶ者頗る繁く四時絶ゆることなく。誠に延岡市第一の行樂地である。

又城山公園の北に隆起せる今山公園は延岡驛に直面し、櫻花の名所たること前者に勝るとも劣らず、眺望豪壯にして風景絶佳なる今山八景の古辭を敷かず。丘上には縣社今山神社安置され品陀別命、息長足姫命、玉依媛命の靈を祀

る。社殿の後方に今山大師堂あり、同所は公園内に於ける一段と高き場所なるを以て眺望最も良く周圍の美觀を一目の裡に聚め賽客日々絶ゆることなく、毎年春季祭禮の折は門前市をなす盛況を呈し、延岡市年中行事の一つたるを失はず。

市内を貫流せる五箇瀬川、大瀬川の清澄なる水は、工業都市として延岡を隆盛に導きたる原動力とも謂ふべき洵々として流るゝ水は清麗其のものなり。夏は川面に浮べる遊船に絃歌涌き舳の燈火、水に映じて波間に碎け其風情云はん方なし、秋は鮎狩りに苫蔽ひたる漁舟河を埋めて、水面に躍る銀鱗に光を宿せるも更なり。其他、市唯一の森林公園たる愛宕山公園、不出世の英傑西郷南州翁の最後の奮戦地たる可愛嶽を始め、井上城址、縣社安賀多神社、三福寺、臺雲寺、等古來由緒深き名所舊蹟尙多く存んず。

延岡市と化學工業

延岡市は清澄なる五箇瀬、大瀬の二清流の存在により自然の恩恵に浴し近代化學工業に重用され工業都市として着

々實績を擧げつゝある。去る大正十二年十二月、日豊本線の全通は東九州方面の遠距離輸送に一大劃期を興へ工業に文化に經濟に或は産業方面に大なる躍進の動因をなし、かくて大工場相繼いで建設され、延岡市政上に貢獻したる功績は又顯著なるものである。去る昭和八年二月十一日延岡、恒富、岡富三町村合併して市制を執行し、こゝに名實共に東九州第一の工業都市として、洋々たる前途に向つて發展の礎を築くに至つた。

今延岡市の工業都市として有する資格に就いて論ずれば
一、鐵道の便良きこと

工場に於て需用する、原料品及び生産品等を敏速に然も運賃を低廉に運搬せしむる良位置にある。即ち鹿兒島、大分兩縣に通ずる日豊本線存在し、又熊本縣に通ずる日影線も着々工事中にて、之が完成も目睫の裡に有り。其の他工場内から各驛へ引込線が數本敷設されてゐる、状態である。

二、海運の便良きこと

我國の代表的な大工業地たる阪神地方京濱地方及び北九州一帯の如く良港に臨む事は重要な一要件である。幸にして延岡市は延岡港に臨み、現在に於ては三百噸餘の船舶が出入するに過ぎざる程度なるが、近時築港の促進運動に刺戟され將來三千噸級の船舶を横づけにさせる計畫にて、之が實現の曉に於ては海運の便更に大いに開け、海陸共に相扶けて完全なる交通機關を具備するに至り、延岡市の工業は現在以上に大活況を呈するは信じて疑はない。現在は隣村伊形村にある土呂港及び宮崎縣唯一の良港たる細島港等を利用して阪神地方及び瀬戸内海地方との海運の便が密接である。

三、適當の清水を得らるゝ事

延岡市の中央を貫流せる五箇瀬、大瀬の二清流を始め、市の外廓に流るゝ北川、祝子川及び沖田川等の諸川は他に其の比を見ざる清流にして、鮎の多き事は河口に迄及び其の漁期に至れば鮎釣りの菖舟諸川に滿ちわたれるを以ても如何に其の水の清冽なるかを知る可きである。斯く延岡は

良質の清水を得るには誠に豊富にして處を選ばず全國稀に見る理想的天與の水郷にして化學工業の基因たる要件亦此處に存するのである。

四、動力の得易き事

近代工業にとりて動力の得易き事は輕視す可からざる要素で有つて靈峰高千穂から洶々として流れ出づる諸清流は、其の天然の良質と相俟ち上流に七萬馬力の水力發電所を設け安價なる動力を發生しつゝ有る。

最初日本窒素肥料株式會社延岡工場が當市へ誘致せられたる原因は五箇瀬川の水利權に端を發し、野口遵氏を社長とせる五箇瀬川水力電氣株式會社の實在に依つて容易に實現するに至つた。

實に前記の諸清流は伸び行く延岡の大動脈にして、延岡の化學工業は之が爲に勃興せりと言ふも過言ならず。其の他尙、

- 五、工場敷地容易に、且安價に得らるゝ事
- 六、地盤の堅固なる事

七、勞力の得易く且安價なる事

八、氣候溫和なる事

等は大資本に依る工業發展の基礎にして、幸に延岡は之等の地理的優越の爲、近代化學工業都市としての大殿堂を築成し、將來益々大小の工場が陸續として設置され其の存在を全國に知悉せしむることの近からんことを信ずるものもある。

抑々南延岡驛に近く旭ベンベルグ絹糸株式會社延岡工場藥品部の前身たる日本窒素肥料株式會社延岡工場が建設せられたるは、最も古く大正十二年十二月の事である。之を契機として爾來續々建設せられたる旭絹糸、日本ベンベルグ絹糸、延岡アンモニア絹糸の三姉妹會社合同して、昭和六年五月を以て日本ベンベルグ絹糸株式會社延岡工場と稱せられる。更に同年十月窒素肥料工業に隣接して、延岡港の一角に原料を天然無限の海水に仰ぐ曹達工場の擴張工事も完成され、次いで旭絹織株式會社延岡工場も建設決定し、ベンベルグ式人絹、ビスコース式人絹と兩翼を擴げて

人絹界に君臨する礎石なるや、生産費の低減と經營の合理化を目標

に各會社

内容を更

新し、延

岡に在る

一切の事

業を一括

し、關係

の發電系

統をも包

括して昭

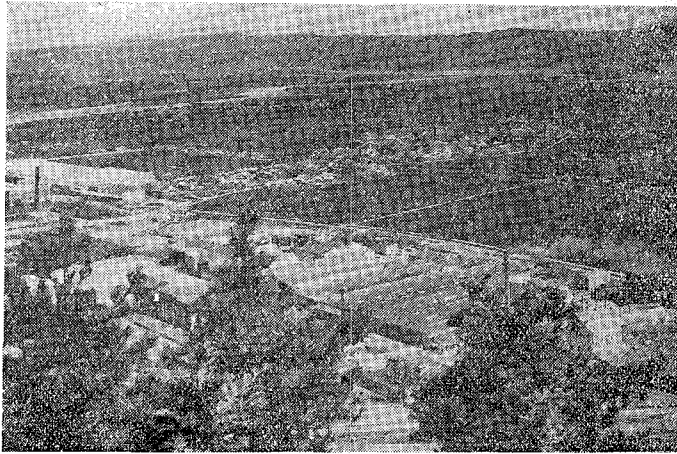
和八年八

月一日、

旭ベンベ

ルグ絹糸

株式會社延岡工場と稱し、其の下に日本窒素肥料株式會社



は藥品部として日本ベンベルグ絹糸株式會社はベンベルグ

部として

旭絹織株

式會社は

レーヨン

部として

三部鼎立

し其總資

本金四千

六百萬圓

東洋一を

誇る大人

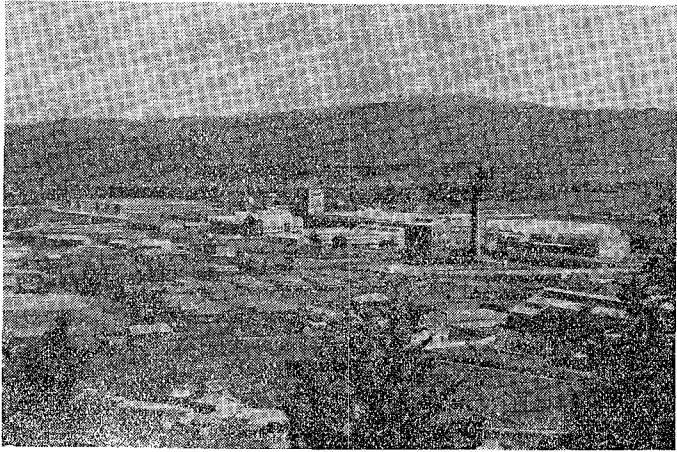
絹會社と

なつた。

前記レー

ヨン部工

場も昭和九年一月に完成を見て操業を開始し又ベンベルグ



工場に屬し使用女工二千八、産出する人絹に加工して日産一萬ダースを生産すると云ふ、ハンカチーフ工場も建設せられつゝある。

稍々遡りて昭和五年十二月には、隣村東海村に日本窒素火薬株式会社延岡工場の建設有り、更に其傍にセルロイド工場も増設さるゝ事に決定し、愈々工業都市としての威容を整へる事とはなつた。今各工場の現況を見るに次表の如し。

旭ベンベルグ絹糸株式会社

資本金 四千六百萬圓

創立 昭和八年八月一日

社長 野口遵氏

本社 大阪府是宗町一番地

延岡工場

藥品部

敷地面積

五二、〇一五坪七 男

紹介

就業人員

役員 二二一 男
職工 八一

ベンベルグ部

七五、五六六坪二一

合計 女 一五
二二六 合計 女 一五
八二六

レーヨン部

一〇、八六〇坪

合計 女 一六九
五三 合計 女 一三〇〇
二二二 合計 女 一九二九

日本窒素火薬株式会社

資本金

創立 昭和五年十二月

社長 野口遵氏

本社 大阪府是宗町一番地

延岡工場

敷地面積

一三五、〇〇〇坪

合計 女 一〇〇
一三 合計 女 一五
一三 合計 女 一五
三七八

就業人員

一四

役員 一〇〇
一三 合計 女 一五
一三 合計 女 一五
三七八

工人 二二四

次に各工場の製品を一覧するに

ペンベルグ部

ペンベルグ人造絹糸

ハンカチーフ

レーヨン部

ビスコース人造絹糸

薬品部

水素、酸素、窒素、液體アンモニア、精製液體ア

ンモニヤ、アンモニア水、硫酸、濃硫酸、硫酸ア

ンモニヤ、硝酸、硫酸鐵、硝酸、濃硝酸、硝酸ア

ンモニア、混酸、製氷、加性曹達、晒粉、鹽素、

炭酸ガス、晒白液、鹽化石炭

火薬工場

爆薬、硝化綿

人絹工場の製品は同社普通レーヨン糸に、獨逸特許の酸

化銅アンモニア式超高級人絹ペンベルグ糸の製造權を獨占

し、主要藥品たる苛性曹達アンモニア硫化炭素等は總て之

を自給自足し、僅かにバルブとコツトリンターを購入するに過ぎず、更に安價なる自家用發電に依り、人絹製造工場の一貫作業を達成し得たるは實に世界に誇るに足るもので有る。其生産量は兩工場合して日産二十噸やがて全能力を發揮するに至らば日産六十噸の製造能力である。

又日本窒素火藥株式会社延岡工場も、原料藥品は凡て旭ペンベルグ絹糸株式会社延岡工場藥品部より低廉なる價格を以て供給さるゝものにして既成勢力を驅逐して大いに販路を擴張しつゝあり、現在日産十噸なれ共、來る六月よりは日産二十噸、世界一の火藥生産能力を發揮する事となる。

更に最近ペンベルグ絹糸株式會社の發明にかゝる味の素も目下試験時代にして其成績意想外に良好なるとか、其將來の發達も豫約され更に其等のものから生ずる副産物たる澱粉は會社側にて利用厚生の研究を遂げて、附近農家の副業として提供し、相携へて共存共榮を圖り、農家經濟の向上を策せんとする等、野口企業王國の進路は頗る雄大、其の止る所を知らざる有様である。斯くの如く大企業續々と

新設或は計畫さるゝ有様にして、各工場の年産額は昭和七年既に七百萬圓を突破して縣下市町村の首位にあり將來の産額數千萬圓に達する事も豫想するに難からず。

而もこゝに見逃し得ないことは、工業都市としての大工業の出現に際し煙突林立し黒煙空を蔽ひ、爲に市民の保健上より煤煙問題論議せられることである。近代重工業を誇る八幡市の如く、世人が車窓から瞥見せんか滿目、皆煤けて樹木生色無き有様なるにかゝはらず吾延岡市の化學工業は「煙無き工業都市」であり萬物生々明瞭なる青空を頂ける工業都市として、前途を祝福されるは全國に誇り得る一つである。

都市改造の必要

都市の人口集中傾向は産業革命以來の現象にして、自然科学の進歩と蒸氣力及電氣力の應用とは生産方法を簡易化し、社會並に經濟組織を一變せしめた。從來の小量生産は製造工場による大量生産に急變し、機械及交通機關の改良は益々生産市場を擴張し、販路區域の増加となり、遂に工

場工業制度を確立するに至つた。

世界各國の人口集中状態を見るに、米國は一八一〇年頃迄は人口八千人以上を算する都市に居住する人口總數は、全人口の四・八パーセントに過ぎざりしが、一九〇二年には都市數百四十を増加し、全人口一億六百萬人中の四三・八パーセントが都市生活者となり、漸次都市集中の傾向濃厚となつた。英國は二十世紀の初期には全人口の五割餘は農村住民なりしも、今日では四人中三人即約七五パーセントは都市生活者である。斯くの如く都市集中の趨勢は我國は勿論獨逸、伊太利、其他各國の世界的共通現象とも謂ふべきである。

此現象は經濟的に財政的に考察して、其都市が急激に發展しつゝある結果を表はすものにして、將來の大計を慮り都市改造の急を痛感するものである。

翻つて考へるに延岡市は五六百年前迄は極く貧弱なる一寒村に過ぎざりしが、後年高橋氏の封ぜらるゝに及んで城山に築城し、城下町として發展の端緒を開いた。

凡そ城下町とは城廓を中心に成立し、軍事的見地から専ら天險勝地に據り、所屬の侍全部をその城下に居住せしめ、之に配するに庶民の集中を行ひ、居城中心主義に則つたものである。即、町として其使命は近代的市街地と根本的に相違し、市街方式もその時代の通則に従ひて長方形の碁盤形を採り、道路の幅員至つて狹隘で、更に軍事上の見地から直線に通すことを極力回避し、適當の迂餘曲折を設けたものである。

此の古き傳統の下に發達し來れる延岡市が工業都市として理想的なる地理的環境に恵まれ急速なる都市膨脹を示すに至つた。

即、最近十箇年に於ける九州の人口増加率を見るに延岡市が一頭地を擡んで別表の如く首位にある。

九州都市人口増加調(増加順)

種別	大正九年國勢調査人口	昭和五年國勢調査人口	十ヶ年間ニ於ケル増加人口	増加率%	摘要
延岡市	一三、六二六	四二、四八八	一八、七九二	七九・五	
直方市	一、八二六	一、七三二	九四	五・二	

宮崎市	三、四二五	五、五九六	二、一七一	六二・五
戸幡市	三、八四一	五、一七四	一、三三三	三四・二
八幡市	二、〇六二	一六、三三八	一四、三二六	七〇・〇
別府市	二六、六四七	四三、〇七六	一六、四二九	六一・六
福岡市	一五、五七七	二八、二九〇	一二、七一二	八四・〇
飯塚市	二八、八七六	四〇、〇〇九	一一、一二三	三八・六
郡城市	二五、七四一	三五、五二〇	九、七七八	三八・〇
小倉市	四、八九七	八、〇四九	三、一五二	三五・七
佐世保市	九、四四七	一三、一七四	三、七二七	三九・九
久留米市	六、二二二	八、三〇九	二、〇八七	三三・四
鹿兒島市	一〇三、一八〇	一七、一三六	三、〇五九	三・〇
大分市	四三、三六五	五七、二四四	一三、八七八	三一・一
熊本市	一九、五四四	二四、四六〇	五、九一六	二九・九
大牟田市	七、九九九	九、七二八	一、七二九	二一・七
門司市	八、三三〇	一〇、八三〇	二、五〇〇	三〇・〇
中津市	二四、二四四	二八、五三三	四、二八九	一八・〇
佐賀市	三九、四三六	四六、一八三	六、七四七	一七・一
若松市	四九、三三六	五七、三三〇	七、九九四	一六・二
長崎市	一七六、五五四	二〇四、六六六	二八、〇九二	一五・九
那覇市	五、八八二	六、五五五	六七三	一一・三
唐津市	一五、八三三	一七、三四四	一、五一一	九・六
首里市	三、三八八	二〇、二一九	一六、八〇一	四八三・二
直方市	四、二六八	四〇、〇七三	三五、八〇五	八三三・〇

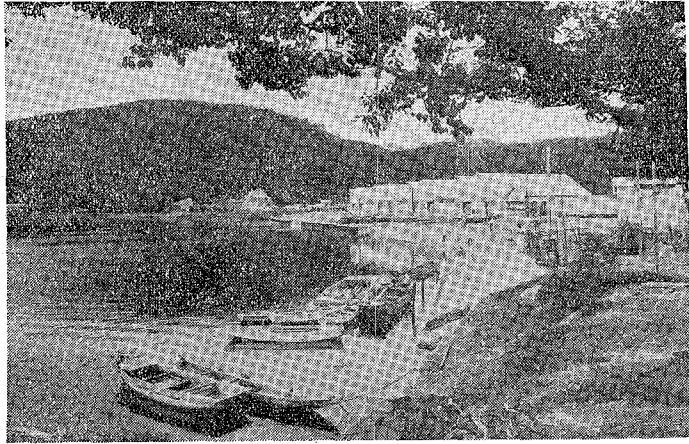
斯くの如く顯著なる人口増加の現象は延岡市が一躍工業都市として發展せる結果にして、新築家屋の如きも亦年間一千戸を算するも尙不足を告ぐる状態である。

此急激なる都市への發達の爲、幾多の必要切迫せる土木事業山積し、河川改修、街路橋梁の新設並に擴張等急を告ぐるもの頗る多く、之等諸事業の達成は目前の急務と謂ふべきである。

先づ治水方面を見るに、大降雨に依りて被る連年の水害僅少ならず、大正八年以降昭和三年に至る十箇年間の被害を見るも優に四百萬圓餘の巨額に達し、従つて此間投じたる河川費も亦少なからず、依りて去る昭和七年五箇瀬川改修工事起工され總工費九拾六萬圓を投じ

一躍工業

て昭和十一年迄には完成する豫定なるが、同工事完成の曉

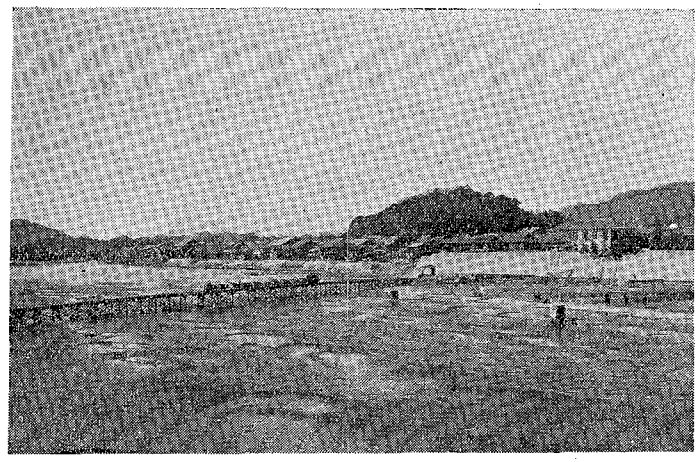


には浸水による家屋耕地の被害を救ひ、不衛生を除去し、交通を確保し、其他各般の不便を除いて市民を益し、又特に工業の發達に頗る重大なる効果を齎らすに至らん。

次に街路系統を見るに市を南北に走る三樞要幹線の一つたる西部幹線街路は延岡驛を起點に五箇瀬川、大瀬川の上流部に夫々架せられたる龜井橋、大瀬橋を経て、南方愛宕山公園の山麓南延岡驛前に至る路線がある。この龜井橋は延長百三十米、幅員三米の粗雑なる木橋、又大瀬橋も延長百三十六米幅員四・五米の木橋にして、人口密度の激増せる今日、否

將來の延岡を考ふる時幹線街路として到底その頻繁なる交通に應じ得るものにあらず、少くとも幅員十六米以上の新橋に改造する必要あるや言を俟たず。

同じく驛を出て、市の中央を貫く三號國道線を過ぎたり坂田橋を經、更に新町より大瀬川に新橋を架設して對岸に至り前者と合する中央幹線がある。この五箇瀬川にかゝれる板田橋は延長百二十米目下内務省直轄工事として、工費二十萬圓を投じ幅員十一米の橋梁に面目を一新すべき豫定なれども、地元に於ては將來の交通量を考慮し、更に幅員十五米に増幅すべく目下猛運動中である。尙新町から大瀬川を渡り對岸三ツ瀬に達す間は橋梁無けれども、都市計畫街路の幹線街路として



橋、須崎橋を經、ペンベルグ部に至るものにして、五箇瀬

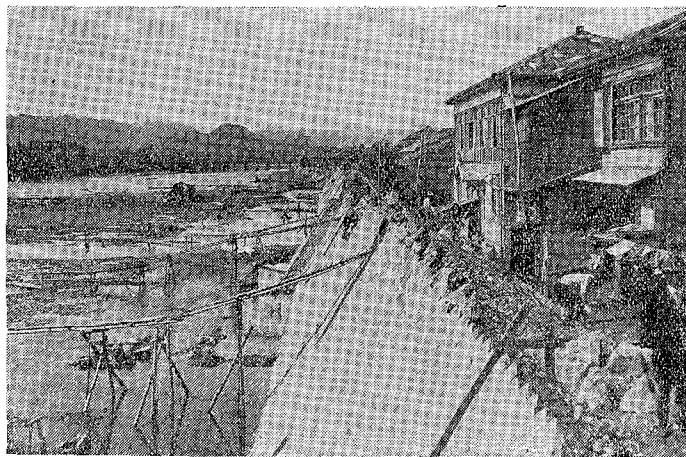
幅員十八米に、近日中に決定する豫定にして此處に新架橋を設置し、激増せる交通量を緩和することは緊急事の一つである。

街路の擴張さるべき部分に就いては延岡市第二土地區劃整理組合に設立され同事業執行前に街路の延長約一千米幅員十八米の用地も無償提供せらるゝ事に決定した。又殘部の路線に於ても街路延長七百米幅員十八米に擴張すべく路線的の土地區劃整理組合も今設立の準備中にて用地寄附の決定も近日中にて昭和九年度乃至十年度に全部幹線街路完了の意氣込である。

更に最後の東部幹線街路は延岡驛を起點に紺屋町を過ぎて五箇瀬

橋は延長百十七米、幅員七・四米工事費三萬七千圓、須崎橋は延長二百六十二米、幅員七・四米工事費六萬七千五百圓餘を費して改設せられたる近代的橋梁にして、清流に碎くる橋影も多分に都市的情調をそゝる。此幹線街路の一部は幅員十二米として本年度中に擴張する豫定である。

述上の三大幹線街路の實現はもとより其他の道路も古來の儘之を放置する事は到底健全なる延岡市の發展を期すること不可能である將來大工業都市としての全機能を十分に發揮せしむるため、保安、衛生、文化、保健、社會上の各般の施設の完璧を期すべきであつて先づ緊急の問題として多數の交通を迅速に安全にせんがため適當なる交通機



關系統及道路系統を確立する必要があり、特に延岡驛前廣場の大擴張こそ今後都市計畫事業實現の第一歩である。

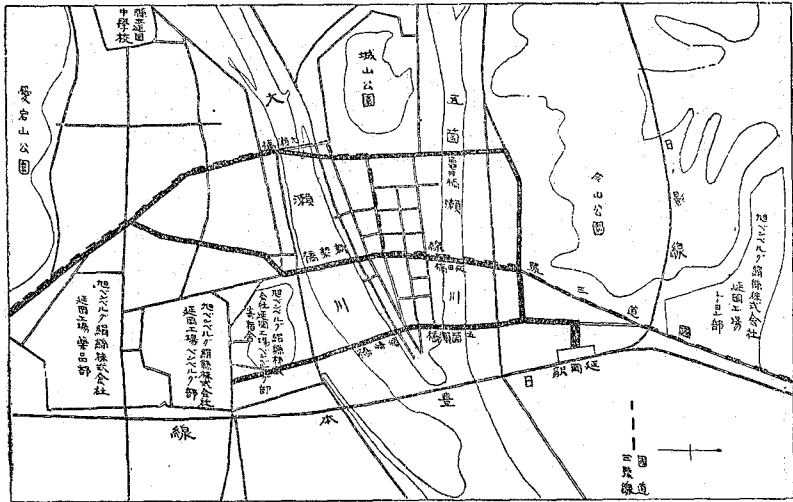
驛前廣場の實現

驛前廣場は交通の中樞であると共に市の表玄関であつて廣場、街路の側には百貨店、銀行、會社、ホテル、商店等の大建築物が軒を並べて善美を盡し繁榮を競ふものにして、停車場の位置其の設備の良否、廣場の優劣、又は周圍の建築物、街路の如何は都市の繁榮と、日常生活とに影響すること大なるにも關らず、鐵道と道路との監督が主務官廳を異にせる關係上、相互に充分なる聯絡協調を缺く傾向

がある。更に都市膨脹の趨勢の顯著なることと、敏速輕快

なる自動車の發達普及が道路交通に革命的變動を招來せる結果、各都市に於ける驛前廣場の交通の輻輳溢帶を來し直ちに廣場擴張の必要を痛感し乍らも工事費巨額を要する爲に再曠日、現狀を維持する状態にして其の姑息なる甚だ遺憾である。

又我國都市建築物の傾向を見るに官廳、其他公共建築物、大商店等の主要建築物は、漸く木造を廢して永久的の鐵筋コンクリート様式に移らんとする過渡期にある事實に鑑み一日も早く驛前廣場及び接續街路の擴張の必要なることは何人も共鳴する所である。唯、徒に時日を遷延せしむるは、用地費、補償費を増加し、擴張改良を困難ならしめ、若し幸に



して實現し得たとするも龍頭蛇尾の結果に終り悔を千歳に残すは極めて明瞭である。

延岡市に於ても停車場建設當時は恐らく今日あるを豫期し得ざりしは明にして工業都市として異數なる發展をなし將來益々隆盛を約せらるゝに對して、商業のみが獨り沈淪を續くるものにあらず、工業の唇齒的關係にある以上必ずや商業界にも黄金時代を現出せしめ、益々人口を集中せしめ、交通機關利用率の増大等より自動車交通量の激増を促し、乗降客の數益々多數を算せん。

然るに現狀の驛前廣場を見るにその面積は千二百平方米餘にし

て、後述の敷式によりて計算する時は約五萬人の人口を擁

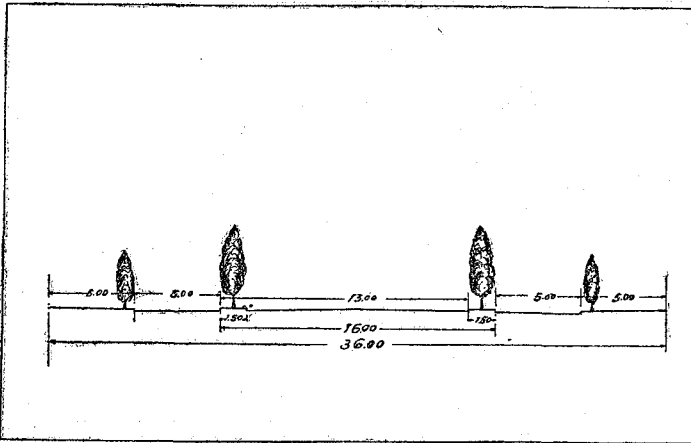
歩道を設け歩道には風雅なる街路樹を植ゑ交通の安全と行人の慰安とを期したるものにして、近代の明朗なる大厦高樓が色とりどりの趣向を凝し綠樹に埋る大市街の出現する日も遠からざる感がある。

する場合の玄關口であつて將來の廣場として適當なる面積にあらず、其貧弱なること到底今後の大發展に應ずべくもあらず。依りて茲に都市計畫より將來を豫想し、廣場正面幅員

延岡市の將來の人口を豫言することは絶対に不可能にして、如何なる革命的變動に際會するやも計られず、餘りに遠き將來に觀點を置く事も稍々非現實たる誹を免かれず、近き將來果して如何なる點に落着くやも判然せざるを以て今假に全人口拾五萬人なる數字を豫想し近藤謙二郎氏の都市公論に寄せられたる『驛廣場計畫』の方式に

百米、驛本屋より驛前建築物迄の距離四十米、其總面積四千平方米の大廣場となし、接續幹線街路として廣場の正面中央より幅員三十六米の擴築に着手し、明春には之等全部の設備完成の豫定である。

今此の街路の規定を見るに幅員十三米の高速車道を中央にして、幅員各五米の低速車道を其兩側に配し、兩車道間には幅員一・五米長さ九米



の植樹地帯各々四帯を配置し、更に其外側に幅員各五米の

就いて』の論文に準據して此廣場の適否に付き検討すれば

一、總人口數と平日一日降車客數との比を百人に付三十人とす。

$$150,000 \text{ 人} \times \frac{30}{100} = 45,000 \text{ 人}$$

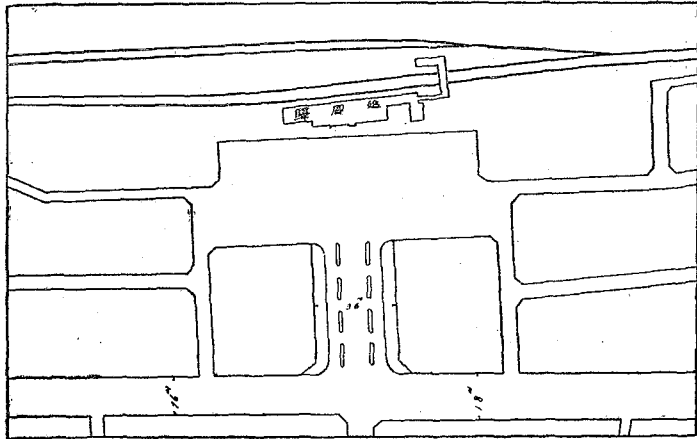
この四萬五千人の豫想降車客數が將來延岡驛及南延岡驛の兩驛に如何なる配分状態を示すかと云ふことは尙研究の餘地ある問題なるが實際問題として人間の融通性は差支之無き限り餘りに混雜せざる方を選ぶものにして、今安全率をも考へて二對一とする時、延岡驛を利用する降車客數は、

$$45,000 \text{ 人} \times \frac{2}{3} = 30,000 \text{ 人}$$

即、平日一日降車豫想客數は約三萬人である。

二、驛前自動車集團駐車數を降車客數五百人に付一臺と

$$30,000 \times \frac{1}{5} = 6,000 \text{ 臺} \quad (3)$$



す。よりに必要臺數は、

$$30,000 \div 500 = 60 \text{ (臺)}$$

一臺の駐車面積を長さ六米、幅一・七五米とする時全自動車の所要面積は、

$$(6 \times 2.75) \times 60 = 990 \text{ 平方米} \quad (1)$$

三、自動車及諸車のため、連絡街路よりの車道を其儘廣場内延長して假想する時、その面積は前記の如く車道總幅員二十六米、廣場の奥行四十米なる故、

$$26 \times 40 = 1040 \text{ 平方米} \quad (2)$$

四、團體の溜場、綠地施設、公衆電話、照明柱、其他公共工作物の用に充てるものとして降車客數壹百人に付三平方米とすれば、

五、歩行者のために歩道を想定して計算するに先づ諸種の假定を設くる要あり。

イ、歩道は驛より真直に連絡街路の歩道に通ずるものに全降車客の七割が左右に二分して行き残りの三割は廣場の外周に沿ひて左右に分るゝものとす。

ロ、假想歩道全幅より植樹其他の障害により各一・五米を差引きたるものを以て有効幅員と看做す。

ハ、有効幅員は平日最大ラッシュアワーに於ける列車到着直後の降車客最大密度によりて定めらるべく、此處にては假に一時間換算最大密度を平日一日降車客数の二割とし、之をDとする時、 $D = 30000 \times \frac{20}{100} = 6000$ 人

ニ、降車客は各自時速三料の平等速度にて、一人當り二平方米の有効面積を占有しつゝ動くものとす。

ホ、有効幅の半分は乗車方向の歩行者、或は歩行速度の相違による追抜き之餘地に當て、残り半幅によりて降車客の通過を計る。

今歩道全幅をB及びとする時有効幅員は夫々、

$$\frac{1}{2} \{B-1.5\} \& \frac{1}{2} \{b-1.5\}$$

降車客通過能力は夫々、

$$\frac{1}{2} \frac{(B-1.5) \times 30,000}{2} = 750(B-1.5)$$

$$\frac{1}{2} \frac{(b-1.5) \times 30,000}{2} = 750(b-1.5)$$

所要通過降車客数は夫々、

$$0.35D = 2100 \text{ 人} \quad 0.15D = 900 \text{ 人}$$

所要通過降車客数を通過能力に等しと置いて之を解けば

$$0.35D = 750(B-1.5) \quad 0.15D = 750(b-1.5)$$

$$\text{or } B = \frac{0.35D}{750} + 1.5 = 4.3 \text{ 米}$$

$$b = \frac{0.15D}{750} + 1.5 = 2.7 \text{ 米}$$

よりて各道路の面積を求むるにBの延長は四十米bの延長は約七十米位なれば、

$$2 \times (4.3 \times 40) = 344 \text{ 平方米}$$

$$2 \times (2.7 \times 70) = 378 \text{ 平方米}$$

又Bの幅を四・三米と取らず連絡街路の歩道幅員五米をそのまゝとする時は、

$$2 \times (5 \times 40) = 400 \text{ 平方米}$$

故に假想歩道全面積は、

$$400 + 378 = 778 \text{ 平方米} \dots\dots\dots (4)$$

六、之等の算出せる面積の和を求むるに

$$990 + 1040 + 900 + 778 = 3708 \text{ 平方米}$$

即、三七〇八平方米の所要面積を算出せり。

廣場の實際面積は尙約三百平方米の餘裕を有し此點より見る時理想的である。

七、市内幹線街路と廣場との連絡街路も前述の如く、高速低速の兩車道に區分され、又歩道の幅員五米を前項の式より計算する時は全降車客數の約四十四パーセントを片歩道に收容し得られ、相携へて廣場の使命を果す點も亦理想的と云ふべし。

八、驛本屋の正面幅員は現在五十四米なれども將來必ず擴張の要あり之亦百米に取りあれば擴張容易に行ふ事を得

九、驛前建築物の高さを三階約十七米とする時驛より建物に至る距離はその高さの二・三五倍となり、一般原則三倍の奥行に達せずとするも理想的最小限度二倍を越し其の仰角約二十三度となり眺望の點からするも適當である。

斯くの如く諸種の立場から解剖して理想に近き廣場及連絡街路の諸施設も明春には新裝なつて九州一の理想的大廣場となり、人口拾有五萬人に達するも尙綽々として餘裕あり、背後の新興勢力、天然の美と相俟ちて名實共に覇者の名に背かず。實に時代の寵兒人絹業を中心に突如として勃興せる新興都市、其名は延岡。煤煙無き明朗なる青空の下に、海波逆巻く太平洋の怒濤、旅愁をそよる船舶の汽笛、滾々盡きせぬ諸川のせらぎ、殷々身に沁む『時の鐘』聲さては工場の騒音、汽笛の叫聲は世界制覇の大旗をかざして、今、高らかに進軍譜のコーラスを奏でつゝあり。

曰く、
化學工業都市の大殿堂

ユートピアの延岡を建設せよ