

袋路について

野村兼太郎

わが國に於ける道路法の不完全並びに國民の道路に關する理解の低いために屢々極めて危険な道路を生じがちである。所謂袋路なるものはその一つである。

日本に於ける袋路の問題は、西洋に於ける *Curtilage* とは全然その趣きを異にしてゐるやうである。私は今これ等の問題について簡單に一つの考察を試みて見ようと思ふ。

袋路が如何して出来るか。わが國都會の公道はかなりその網の目が粗く、それに對しわが住宅店舖等が占むる面積は比較的狹隘である。その結果もし家屋を建築するとなると、必ずしも公道に直接面して作ると云ふわけにゆかない。勢ひ私道を作らなければならぬ。そして私道となれば、全體の道路政策から離れて私人の勝手に作られてゐる關係上、道路組織に無關係に建設される。かつ道路が土地所有者の關係から一方口、即ち袋路になりがちである。又袋地は常に袋路を生む状態になつてゐる。同一人の所有地内に於いても建築物の占むる面積が狹隘でよいために、抜けられない小道路の建設を見ることが多い。

この場合さうした道路が如何なるものであるかは頗る明瞭である。地主又は家主は出来る限り道路を狹隘にして、道路のために土地を浪費しないやうに努める。又他人の所有地を通過する場合には一層その傾向が烈しい。結局法律の定める最低幅員九尺に決定される。幅員九尺と云へば辛じて自動車一臺の通過し得る程度である。消防用自動車の如きは、勿論通過することが出来ない。ましてその道路の兩側に家屋が密接して立てられ、又下水その他の諸設備が九尺の道路中に設けらるゝ時には到底自動車の通行を許すことが出来ない。殊に通常袋路の場合には、自動車を回轉させる餘地がないから、自動車を入れることは全然不可能となる。それならば通り抜けにしたらばよいではないかと思はれるが、強制收用の行はれ得ない私設道路の場合には前述のやうに袋路とならざるを得ないのである。

かうした人為的關係から袋路が発生する以外に、自然状態から袋路の発生することがある。例へば一方が河川に面してゐるとか、崖であるとか、山であるとか云ふ自然的な地勢關係から袋路になるのである。かうした場合でも、わが國では上述したと同一事情に依り、狹隘な道路が設定されがちである。従つて袋路と云へば、常にその缺點のみが考へられ、長所は殆ど認められない。西洋の *Cul-de-sac* は必ずしもさうではない。

わが國の袋路に如何なる缺點があるかは、一々指摘するまでもなく明瞭であらう。單に交通上不便であると云ふ上述せる場合ばかりでなく、火災その他の突發的事變の際に、一方口であるがために、

生命をも失ふことがあり得る。かつ多くの場合、小住宅が密集するため袋路から生ずる長所の一半以上が失はれてしまふ。却つて危険喧噪の度を増大するばかりである。

わが國の袋地のやうな道路はその多くのものが通常の道路に改正し得るものであるから、これを速かに通り抜けに改正する必要がある。——それには現行の道路法を改正することが、それに先立つて必要と思はれるが、こゝではその問題には觸れないで置く。——勿論九尺と云ふ最低標準は徒らに私設道路の素質を全般的に低下せしむるから、これを廢止するに越したことはないが、それ以上に有害無益の袋路を絶滅する必要がある。現在の状態では、郊外に發展する新住宅地に於てはかうした惡袋路の發生を助長する傾向さへ見られるのであつて、甚だ寒心に耐へない次第である。

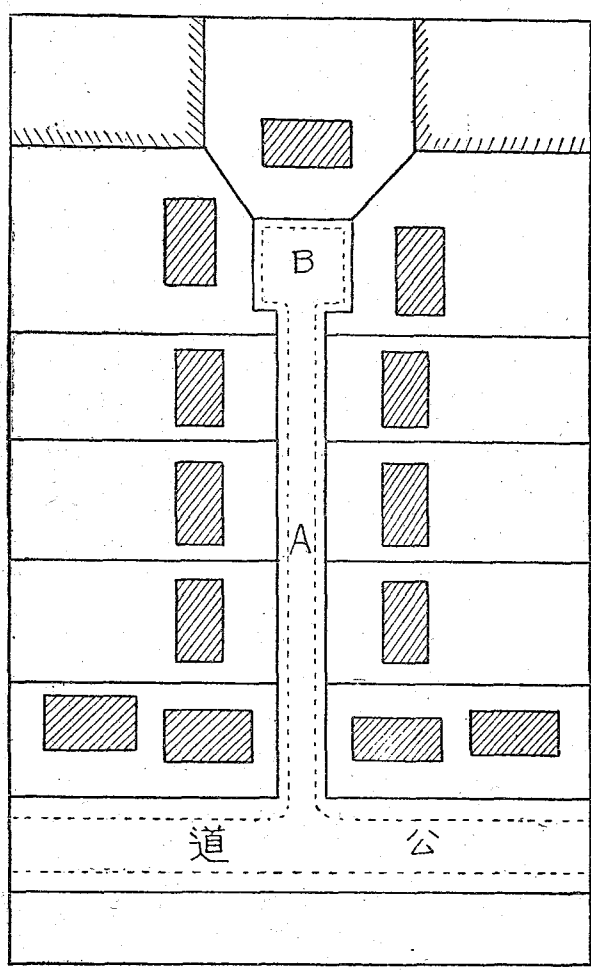
それならば袋路と云ふものは全然有害無益なものであるかと云へば、必ずしもさうではない。現在わが國に多く存在するやうな袋路は全然有害無益であるが、西洋の *Cottages* のやうな袋路は大いに新住宅地に利用して然るべきものであると思ふ。往來の激しい公道から離れてゐるがためにトラツクその他の通行なく塵埃をあびること少なく、無用の者の出入がないから、靜寂なる住宅地としては袋路であることが最も適當なのである。わが國では便利と云ふことを第一に考へるためか、やもすれば公道に面して家屋の垣を作る傾向が多い。そのために所謂街道町のやうな發展形態を採り、都市の美觀と云ふ點から見ても頗る面白くないことが少なくない。しかしこれは今の問題とは別なことであるから、ここでは論じないが、美觀云々は別としても、今日のやうにトラツクその他の

自動車が盛に往來する時代、——恐らく將來はもつと烈しくなるものと思ふが、——普通の住宅地をかうした公道に面して作ることは、保健上から見ても、決して面白いことではない。その場合袋路的計畫はその缺陷を十分に補ひ得るものである。

昔未だ今日のやうに自動車交通の發達しない頃でも、閑寂を愛する人々が、行止まりの奥にさゝやかな住宅を構へてゐた。江戸時代の名残りを止めてゐた頃には、今日のやうな袋路の形態でも、都會の喧噪を避けて、靜寂な境地を作り出すに役立つたのであらう。我々が子供の時ですら、よくさうした露路の奥に別天地を見出すことが出來たものである。しかし今日では到底それは許されない。家屋の構造も、生活の様式も、以前とは全く異なれる今日では、社會生活全體から見ても、さうした住宅地を大都會に作ることは許されない。今日稀に残つてゐるとしても、早晚なくなつてしまふ運命にあるものである。従つて昔の袋路に代るべき、現代の袋路を考へなければならぬ筈である。

袋路を如何に作るか。殊に前述の自然的狀態から如何しても袋路ならざるを得ない場合に如何にその地勢を利用するか。私はその場合西洋の *Cut-Through* を應用したら如何かと思ふ。今 *Cut-Through* の一例を圖示すると次ぎのやうなものである。勿論これは一例であつて、その地勢の關係その他から必ずしもかうはならないし、歐洲に於ける *Cut-Through* にしても、その外違つた形態の例もあるが要するに從來の袋路を思切つて擴大改善するにある。例へば袋路の往還 A は少くとも今日の消防自動車 車の出入の出來る幅員が必要であるから、三間以上はなければならぬ。又終點の B は直徑六間以

上は必要であらう。さうした細部の技術上の問題はそれぞれ専門家の考慮を煩はさなければなら
 ない。



又わが國の家屋が前述の如く、小面積にて足りるとすれば勢ひ道路を廣くすることに何となく經

濟的に無駄に感ぜられやうが、この觀念は出来る限り、これを打破しなければならぬ。先年の大震災のやうな場合に、最も痛切に感じた筈であり、又近頃喧しく云ふ敵の空軍の來襲の場合でも、今日のやうな狹隘な袋路の存在する状態では、すべての活動に頗る不便である。元來袋路はこれを普通を通路に比較すれば、その道路費は經濟的な筈である。少しく廣い幅員にしても、通路に變更するよりも、經濟である。かつもしその背景を巧みに利用すれば、都市としても、又住宅としても、遙かに美觀の増すことが出来る特徴がある。又終點Bを利用して、小公園式の設備にし、幼少年の遊び場とすることも、必ずしも不可ではなからう。

しかしこれ等の設計は甚しく複雑である。土地の傾斜道路の左右の高低、傾斜の方向等に依つて、實際には幾多の形態が出来るであらう。しかし何れにしても今日の如く私道の施設を全く個人に一任して願ない状態にあつては、到底實行し得るものではない。かつて私は本誌上に於いて主張したやうに、道路改良の意義は單に主要道路の改良だけが能事ではない。かうした人々の日常生活に最も關係の深い方面に於いて、未だ〳〵國家なり、都市なりの活動すべき部分が、かなり澤山に残されてゐると思ふ。人々に少しでも樂しき生活を與へると云ふことは、今日のやうな非常時と稱せらるゝ時に特に必要であると思ふ。徒らに劍を撫して緊張してゐるだけが、非常時に處する所以ではない。かつ實際問題として最近の如く頗る自動車の利用が増大し、昭和七年に於いてすら、東京府下だけで二萬五千臺を突研してゐると云ふ時に、假令私設道路であるからとは云へ、放任して置くことは

甚だ危険である。

最後に今私は袋路を西洋の Cut-Tease に比較して述べて来たが、それは必ずしも歐米の様式通りに模倣せよと云ふのではない。歐米の例をとつたのは、單にその形體の概觀を得んがために過ぎない。日本人の生活が西洋人のそれとかなり違ふ。従つて住宅の形式についても、又日本人の趣味に依り、かなり違つたものとなる筈である。又日本人の生活は何れかと云へば個人的である。故に都市の美觀を保つ上から、街路上の問題は統一するとしても、住宅その他については、特に限定する必要はないであらう。要するに日本の袋路はやはり日本の袋路であつて Cut-Tease ではないのであるから、日本の特色はこれを十分維持してゆく必要があるのである。誤解を避くるため一言附記して置く。忽卒の間に筆を採つたから、誤りもあることゝ思ふが私の云はんとする眞意は了解され得ると思ふ。

(昭和九年十月十八日稿)

