

# マンロー都市行政と道路 (一)

武 若 時 一 郎

## 小 引

アメリカの行政法學界の權威ウイリヤム・ベンネット・マンロー教授は、最近「都市行政」と題する好著を世に贈られた (William Bennett Munro, *Municipal Administration*; New York, 1934)。都市行政に關する諸問題が單に法學的立場のみならず、廣く政治的、經濟的、乃至社會的見地から取り扱はれてゐる點に本書の特異性が見出される。本稿はその道路行政に關する興味ある論述を紹介する目的の下に、その中の二章を譯出したものである。

## 交通の動脈

都市の道路には、始終人々の想像を逞ふさせてゐる何物かが存してゐる。道路は都市の動脈なりと稱せられてゐる。

その中を交通なる血潮が流れるのである。都市の全般の形狀及び外廓を決定する點に於いて、人體の骨髄にもなぞらへられてゐる。またこれに依つて無數の市民の活動が感應せしめられるといふので、首都の神經なりとも呼ばれてゐる。勿論、斯かる比喩には何れも缺點は存するが、道路網が各都市の生活上に演ずる極めて重要な役割を言ひ表はしてゐるのである。

## 道路の效用

道路が都市に提供する役務は、必らずしも肉眼に見えるものばかりではない。都市の道路がその地表に市街鐵道、乗合自動車、タクシー、貨物自動車、配達馬車、自家用自動車、徒歩の群衆等の形態に依る夥しい交通量を荷つてゐる。

ることは勿論、萬人の認むるところである。道路が街燈柱、街路樹、給水栓、道路標識、交番、電話柱、その他各種の公共的設備の爲に場所を供與してゐることも明瞭である。地上には高架鐵道用工作物を有する場合も稀でなく、また種々雑多の電線を張り繞らされてゐることは普通である。然し一般市民は必ずしも立ち止まつて、地下には地下道、水道本管、下水道、瓦斯管、電纜その他殆ど總ての型式の公共事業が施設されてゐることを想ひ起さない。道路は店舗及び住宅の採光通風が行はれる主要通路であること、又は餘剰の雨水の搬出者であること、或は場合に依つては子供等が有する唯一の運動場であることも認識してゐない。都市の道路の定義を訊けば大抵の人は、人々が騎乗、運轉又は歩行するために取り分けられた細長い土地のことであると答へるであらう。然し實際はそれよりもつと多くの效用が存するのである。道路は地表、地下、及び地上の三次元から成り立つてゐる。これら三次元の總てに於いて、最も重要な役務を提供してゐるものである。

### 市の道路部局の組織

都市の道路の設計、築造、及び維持（交通の取締を含まず）は、通常、道路局なる特別の部局に委ねられてゐる。然し、都市に依つては、土木局が置かれてゐて、道路の他に汚物掃除、給水、及び場合に依つては公共營造物をも管理してゐるものがある。後者の利益は、道路管理をしてこれと密接なる關係を有する他の有形的活動との聯絡を緊密ならしめる點に存する。道路局長は大抵技師であつて、市長又は市支配人がこれを任命する。この局の仕事については技師の計畫に俟つべきものが多いのである。然し場合に依つては、専門的技能も経験もない政治家が無理にこの地位に坐り込んで、その結果浪費と無能に因つて納税者に少なからぬ迷惑を及ぼすこともある。

### 部 局 長

道路局又は土木局道路部は利權屋の垂涎を禁じ得ない好物である。夫は土地、材料、器具、及び需要品の大量購買者である。夫ばかりでなく、勢力の大量使用者である。政

黨の領袖が貪婪の眼を以つてその機會を視ふのは當然である。部局の利益を間斷なく是等の爪牙から保護することは、容易の業ではない。これを成し遂げる最も確かな方法は部局に極く適任の長を置き、その任期を定め、相當の事由ある場合の外、解任せられざることを保障するに在る。

#### 技術職員か事務職員か

この部局長には適任の技術職員を充つべきか或は事務職員を充つべきか。これは行政部内に於いて大に議論を闘はされた問題である。技術職員は仕事の技術的方面に没頭しこれと同一程度の重要性を有する一般政策の點を閉却するに至る傾向がある。事務職員は此種の缺陷を逆の順序で暴露しやすい。政策上の便宜に力癪を入れる傾きがある。道路部局の工事を計畫し指揮する點に於ては技術職員が最も適當であるが、他の部局長、市長又は市支配人、新聞記者及び一般民衆と調和的接觸を保つ點に至ては事務職員の方が甘くゆく場合が多い。そこで部局長に練達の技術職員を充つべきか夫とも練達の事務職員を充つべきかの問題は、

技術と行政の二つの職務の中、何れが與へられた場合に於いてより重要と思はれるかに依るのである。而してこの點は通常、都市の大きさの如何に依る。この部局に於ける政策的判斷力及び行政的手腕の重要性は直接都市の人口と共に變化するといひ得るかも知れない。クラレンス・イー・リツドレー (Clarence E. Ridley) が作成した圖表 (第一圖) は、此點を圖示せんとするものである。

#### 個人的資質の重要性

然し右の如き圖解は、あまり文字通りに解してはならない。地方的事情といふ點も相當考慮しなければならぬ。蓋し之は同一の大いさを有する都市の間に於いても非常に相違する場合が尠くないからである。個人的差異も無視する譯にゆかない。善き技術家は得易く、善き事務家は得難い。如何にして道路を擴張すべきかについて論じ得る者が十人あるとすれば、如何にすれば工費を最もうまく支辨し得るかについて賢明な方策を献じ得る者は一人しかゐない。技術的専門家に與ふべき地位は「tap (樽の呑口) たるべ

し、top(頂)たるべからず。」換言すれば、部局の長となす

る部局の行政に於ても成功の要訣たることは、贅言を要し

ないであらう。

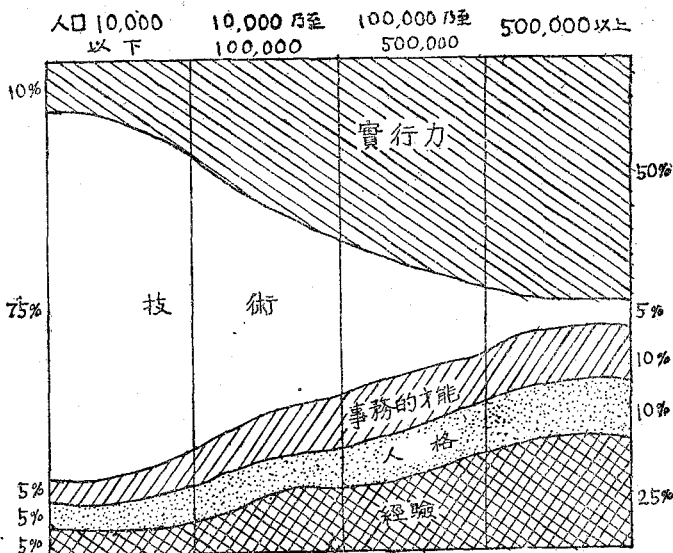
### 部局の一般的職務

道路部局の仕事には如何なる職務が包含されてゐる

第 一 第 二 第 三

か。この部局に於いては、相當の大きさを有する都市に在つては、三方面の仕事を行はねばならない。第一に、新規の道路の計畫といふ任務がある。附近の地形を考慮してその位置、幅員、及び勾配を決定する仕事並びに所要の土地を取得する問題は、この中に含まれてゐる。第二に、これらの新

## 都市の大きさ



眞に受けてはならない。市支配人として成功した者には技術職員が多い。最後には技術職員又は事務員の何れが部局長に任命されるにせよ、個人的徳義心・公共福利に對する高度の責任感、及び少くとも普通程度の常識は、この部局又は他の如何な

規の道路を築造し、又は在來の道路を擴張し、これを鋪裝

し、及び鋪道を修繕するといふ仕事がある。最後に、道路を各種の障害より保護し、過重の交通量に依る損傷を防止し、水道管、下水道、瓦斯本管、及び導管の修理のためにする無益の掘鑿を豫防し、建築を行ふ場合に路面を一時占用するの許可を與へ、道路標識その他交通の補助物を施設し、道路の或るものを一方交通道路に指定し、その他この種の性質を有する各般の事務を執行すべき職務が存する。總てこれらの任務は、通常、道路部局に屬せしめられてゐる。然しこれと相當密接の關係を有する他の部局をして主管せしめることを便宜とする場合もある。例へば、道路清掃に關する事務は衛生部局に移されてゐる場合が尠くないし、市街地内の道路の交通取締は殆んど常に警察に委ねられ、また大都市の街路照明は公設照明に關する事務のみを管掌する特別の部局の管理下に置かれてゐるのである。

### 道路の多様性

都市はその道路に依りて知らる。外來者は土地の一般的

印象をその本通に依つて形成する。人はグラン・ブールヴールやシャン・デリゼの言葉を聞けばパリのことを考へる。レヂェント・ストリートやピカリデイリーといへばロンドンを聯想し、ウンター・デン・リンデンやフリードリッヒシュトラッセといへばベルリンを聯想し、有名なリングの名を聞けば直ぐにウィーンを聯想する。ニュー・ヨークは、アメリカ人の印象に依れば、ファイフス・アヴェニュー、ウォール・ストリート、及びブロードウエイである。而してポストンからコンモンウェルス・アヴェニューを除き、クリーヴランドからユークリッド・アヴェニューを去り、又はシカゴからそのミシガン・ブールヴァードを奪へば何うなるだらうか。然し各都市には有名無名、廣濶狹隘、直線屈曲、繁華汚陋、良質惡質、種々様々の通がある。市街地道路には工業道路があり、商業道路があり、住宅道路があり、またこれらの三種を結合したものである。また本道あり、裏道あり、また兩者の中間をゆくものもある。道路を分類すれば殆ど際限ないであらう。即ち大體道路その

ものと同じだけの種別が存する譯である。嚴密にいつてその機能の性質を同じうするものはない。而してこの差異は幅員、舗裝、照明、掃除、交通取締、及び一般的維持の適當なる判定に直接の關係を有するのである。斯るが故に一切の種類の市道に適用し得べき實地法なるものは存しないのである。

### 道路の種別

道路の分類については種々の方法がある。例へば、その交通の數量及び性質に依り、又は沿道の建物の性質（工場なりや商店なりや又は住宅なりや）に依つて區別し、或は都市の一般道路計畫に於いて占むる地位に従つて區分することが出来る。然し種別の基礎は何れにもせよ、分類は融通性のあるものでなければならぬ。蓋し道路の多くは兩種の中間に屬し、また道路の中には一つの範疇より他の範疇へ——例へば、住宅道路より商業道路へ移つてゆく途中に存するものもあるからである。この種の變遷は各人の認むるところである。近郊の雜貨商、藥品店、又は新聞賣場の

到來と共に、先づ交叉點に變化が起る。次いで他の小店が次から次へと割り込み、住宅の正面に飾窓を設ける。廳で街角に商業街が出来、間もなく交叉點から左右に伸びた広い地區が既にその性質を一變してゐることに氣づくのである。地帯設定の目的の一は、この發達を統制し規律することに在るといへる。

### 機能的種別

道路の概括的分類の一つの試みとして、次の種別を擧げることが出来るであらう。但し各種別の道路は更にこれを分類し細分することが出来るかも知れないから、決して徹底したものとはいへないであらう。

(1) 幹線道路 arterial streets 又は通過交通道路 through-traffic highways — 貨物自動車、乗合自動車、一般自動車等の都市縱斷交通及び都市橫斷交通の直線的路線たる道路がこの種類に屬する。これらの市道は州道又は郡道と連絡してゐる。沿道の土地の立場から見れば、商業道路であり又は住宅道路であるかも知れないが、交通が頻

繁になると、殊に夜間は、住宅道路として適當でなく  
る。その第一の特質は高速交通（その地を仕立地又は仕  
向地とするものは殆どない）の流れを收容する貨物自動  
車道路として使用される點に存する。都市の所有並びに  
維持に係るものでありながら、大部分は市域外に居住す  
る人々に依つて利用されるのである。都市は何れもこの  
種の道路を若干有してゐる。最小の都市と雖ども、少く  
とも一本は持つてゐる。場合に依つては、郡又は州がこ  
れらの道路の維持修繕の責に任じ、ガソリン税の徴收に  
依つてその經費を支辨することもある。

(2) 小賣業道路 *retail business streets* —— 各都市は、如何  
に貧弱なもので、少くとも一本はこの種の道路、俗に  
所謂「本通」を有してゐる。大都市に於いてはこの種の  
道路は夥しい數に騰るであらう。この種の道路は歩行  
者、車馬、及び市街鐵道に依つて最も甚しく輻輳してゐ  
る道路である。また電柱、軌條、電線、標識、その他に  
依る最も多くの障碍物を有してゐる。總てこれらの道路

は、大體、その使用目的から觀て狹隘に失する。駐車線  
が片側の縁石の隣に定められてゐる場合（大抵の場合各  
斯うなつてゐる）は殊にさうである。アメリカの大都市  
の賑かな小賣街の大部分は、元來斯かる目的は持つてゐ  
なかつたのである。當初の使用目的たる住宅道路から轉  
換されたものなのである。

(3) 工業、卸賣、運送、及び市場地域の道路 *streets of the  
industrial, wholesale, shipping, and market districts* —— 茲  
では歩行者交通は多くない。市街鐵道も輻輳の要素でな  
いのが普通である。この種の道路には緩行車輛が多い。  
従つてこれらの道路は、この使用目的に適合せしめる様  
にしなければならぬ。最も堅牢な舗装を以つてして  
もこれらの地區の重量交通に堪えることは困難である。

(4) 銀行會社及び官廳地域の道路 *streets in the finan-  
cial and office districts* —— この種の道路は九時から五  
時までの日中は歩行者及び車輛の兩種の交通に依つて頻  
繁に使用される。この時刻を過ぎると寒村さながらと

なる。

(5) 住宅地域の本通 main streets of residential districts — これらの道路に於ては、各種の交通は比較的輕量のものであるが、その多くは疾行交通であつて、中には都市横斷交通又は都市縱斷交通もある。主要問題はこれらの道路の清潔を維持し、美しく植樹し、充分照明し、騒音を防止する點に在る。

(6) 住宅地域の裏通 minor streets of residential districts — この種類の道路は局部的交通のみを目的とするものであるが、その種類は極めて多種多様である。如何なる都市に於いても、結局、最も多種類の交通物を有する道路となるが、これより生ずる行政上の問題から觀れば、最も單純な道路である。

(7) 遊覽道路及び遊苑道路 ball yards, e promenades, and parkways この種の道路は殆んど全部、娛樂を目的とするドライブに使用せられ、重量交通は通常排斥される。輕舗装を使用することが出来、また頓轍の問題は起ら

なす。

(8) 路地、小路、袋路、及び通路 alleys, lanes, courts, and passageways — この種類の中には、配達馬車、塵芥掃路人、行商人、等に依つて殆ど、つたに使用される狭い公道が含まれる。場合に依つては、土地所有者の所有及び維持に係る「私道」であることもある。

#### 分類不能の道路

借、これら各種の公道が施設、幅員、車道、歩道、掃除、植樹、及び照明の點について全然異なつた要求を有することは、深く考へるまでもないことであらう。斯るが故に、各種の道路からそれ〴〵固有の問題が道路部局に提出されるのである。個々の道路を正確に分類するためには、土地調査を行ふのみならず、交通調査、即ち代表的な日に個々の道路を使用する歩行者と車輛の現地計算及び製表をも試みることが肝要となる。然し斯かる調査の結果は殆ど常に普通の種類の何れにも歸屬せざる道路の尠からざることが示されるであらう。例へば、長い道路になると、その哩程



の途中に於いて敷地域（工業地域、商業地域、及び住宅地域）を経過するものもあるであらう。とはいふものの、都市の道路の大部分は結局何れかの型式に歸着し、その種別を容易に判定し得る性質のものである。

### 道路の幅員

各種の道路ほどの程度の幅員を有すべきであるか。一般市民の腦裡に於いては「道路の幅員」とは何ぞやといふ點について、多少混同されるところがある。而してこの點は、幅員なる用語は三通りの意味の何れにも使用せられる場合があるから、敢へて奇とするに足らない。縁石から縁

石までの實際に車馬の通行する路面を意味することもある（而して通俗的にいふ場合は大抵この意味である）。或は車道と歩道とを各せたもの、即ち土地境界線から土地境界線までの區域を意味することある（市の職員は幅員なる用語をこの意味に使用してゐる）。最後に、一方の側の建物から他の側の建物までの平面全部を含み、従つて私所有者に屬する土地にして後退義務を課せられてゐるもの、換言す

れば建物を建築することを得ざる土地を含めた意味に用ゐられることもある。そこで道路を計畫する際に考慮すべきものが三線ある。縁石線、土地境界線、及び建築線が即ちこれである。狹義に於いては、道路の幅員は土地境界線から土地境界線までの間、即ち都市の所有に屬する區域のみを包含するのである。然し場合に依つては、都市が沿道土地所有者に對して、その土地境界線の外側に當る歩道の築造及び維持並びに歩道の向側に存する芝生や街路樹の手入れをも要求することがある。

### 舊來の幅員決定方法

道路の勾配が大體程よく出來てゐるものと假定すれば、その幅員が道路の效用を左右する最も重要な要素となる。十九世紀に於いては、土地境界線から土地境界線まで、かつきりと四十呎、六十呎、乃至八十呎の幅員に道路を計畫することが普通の遣り方であつた。住宅地域の裏通は大抵幅員を四十呎又は六十呎の何れかにして設計せられ、商業街は六十呎又は八十呎の幅員を與へられた。何れにしても距

離は、十の倍數たる正數を以つて定められた。八又は九の倍數に依つて道路を計畫することを考へた者は一人もなかつた。斯ういふ遣り方については、勿論、何等の科學的根據もなかつた。道路の使用目的と全然關係のない任意の數字を使用したのであつた。この結果は、何れの古いアメリカの都市に在つても、今日、道路の使用目的から觀れば數呎狭きに過ぎたり數呎廣きに失したりする様な始末の道路が多いのである。道路が數呎でも狭過ぎると、輻輳を生じ、惹いてはこれを使用する總ての者に憤懣と時間的損失を與へることとなる。數呎廣過ぎる場合には、無用の場所を照明、掃除、及び維持する點に於いて、公費の濫費となる。不必要な路面は、一平方呎たりとも納稅者の負擔となる。幾年間も斷えず清掃し照明してゆかなければならないからである。もし都市が或る道路から未だ嘗て使用されない餘剰の部分を取つて來て、これをどうしても數呎餘分の幅員を要する他の道路に與へるといふ様な譯にゆくものならば、道路行政上の幾多の難問題はたちどころに解決

されることであらう。今日の納稅者は一と昔前の非科學的な道路計畫のために罰金を科せられてゐる様なものである。

#### 車線に依る幅員の決定

誰でも都市の道路の交通移動をよく視てみると、流れをなして通過し、障害物が現はれた場合にのみその直線的進路から離れることに氣づくであらう。二線(場合に依つては四線)の車輛交通が一定の地帯の範圍内に於いて右側に沿ひながら絶えず反對の方向に移動してゐる。この車輛交通の行はれる地帯即ち帶狀の路面は、交通の流れを都合よく通すために必要なものであつて、今日では、道路の幅員を決定する場合に使用される單位となつてゐるのである。自動車輛に必要な一地帯、換言すれば一車線の幅は十呎である。縁石に沿うた駐車線は約八呎である。兩側に駐車場を設け、その間に二車線を設けるには、道路は縁石から縁石まで三十六呎の幅員を持つてゐなければならぬ。斯うなると四十呎道路の場合には歩道のためには四呎しか残らな

いことになる。これでは餘りに少な過ぎる。裏通に當たる住宅道路の最小幅員は、土地境界線から土地境界線まで、少くとも五十二呎なければならぬ。街路樹を植える場合には六十六呎を必要とする。移動交通のために四車線を必要とするときは、全體の幅員は八十六呎とならなければならぬ。そして一車線を増す毎に十呎づゝ加へてゆかなければならない。以上の計算は次の圖表第二圖を一瞥すれば、多分一層明瞭となるであらう。

軌道と道路幅員

商業道路が市街鐵道に依つ

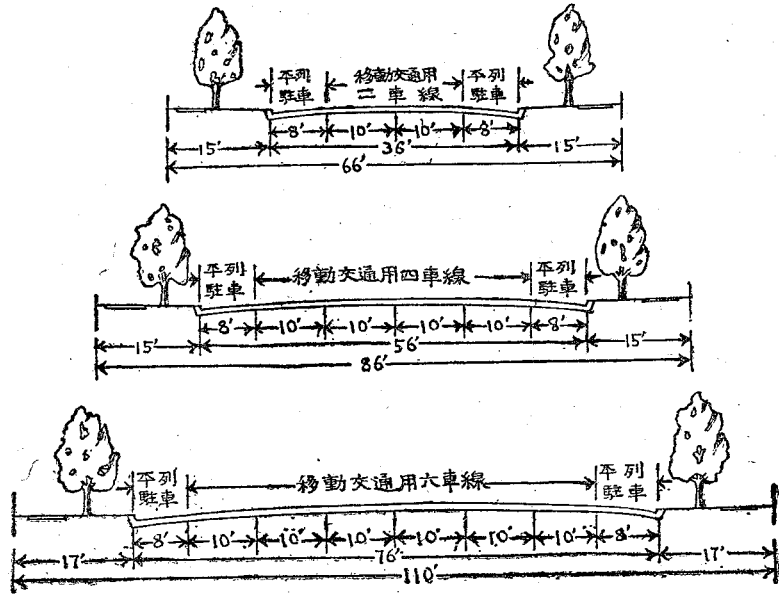


圖 二 第

て使用される場合には、復線の軌道敷に十八呎を要する。電車の出現前に施行された道路では、軌道敷を一般車輛が共同に使用することを避ける方法はないが、新規の道路を設計する場合には、自動車輛が軌道敷を侵さなくとも済む様にしなければならぬ。最小限度に於いて、市内電車の通行のために使川される部分の兩側には、少くとも十八呎の車道（自動車交通のために十呎の地帯一個、駐車車輛のために八呎の地帯一個）が無ければならない。さうなると幅員は縁石から縁石まで都合五

十四呎となる。兩側の歩道に要する八呎を加へると、最小限度の適當な道路幅員は七十呎となるのである。

### 輻輳の匡救

狹過ぎる道路の效用を増加する方法として誰しも考へつくのは、それを擴張することである。然しこの方法は必ずしも實行出来ない。高價な建物が存する場合には、その收用及び取毀に巨額の費用を要するからである。然し時として、古い道路によく見受けられる壘頸狀隘路、即ち道路が一町内又は二町内の間だけ狭くなり、それから先きは普通の幅員に復してゐる場所の除却に依つて相當に救済され得る場合もある。場合に依つては、歩道を狭ばめて車道を擴張する方法を實行することも出来ないが、不幸にして車道を擴張する必要のある様な道路は、大抵、歩道をも擴張する必要に迫られてゐる道路なのである。時に依つては、歩道の覆道化、即ち土地境界線内への移動に依つて救済することを得た場合もある。この案は建物を收用するよりも費用が掛らず、また既に外國では相當に利用されてゐ

るのである。例へば、パリのリュード・リヴォオリの如きはこれである。また二層式道路の考案が發表せられ、アメリカでは大いに論議されてゐる。シカゴのウオツカー自動車道は、この種の二階道路の成功した例と見られてゐるが、然し斯かる計畫は非常な費用を要し、また本町通の大部分の美觀を著しく傷けるであらう。

### 障害物の除却

道路を擴張し、又は覆道化し、若しくは二層化する外に、その交通能力を増大し輻輳を匡救し得る種々の方法がある。その一は、交通の分散を促すために、平行道路に改良舗装を施す方法があつて、他は障害物を最小限度に艾除する方法である。交通の自由流走は道路の掘鑿（本管及び導管の修繕のため）に依り、建築工事中に於ける道路の一部の圍込に依り、道路の中央に交通上支障多き交通信號機の設置に依り、終日駐車の許容に依り、また新聞賣場のために輻輳した街角の歩道を占用することの許可に依つて、著しく障害せられ、その結果歩行者を車道に轉せしめてゐ

る場合が尠くない。都市の道路から鐵道の平面交叉を取り除くことも、多額の經費を要する場合も多いが、交通能力を増加する方法の一つである。

### 道路の社會的意義

然し、道路は交通が押し通るための單なる航路以上の何物かであること、及び斯るが故にその幅員は將來その兩側に建つものと豫想される建物の大いさに對して相當の比率を持つてゐなければならぬこと、は既に述べたところである。ところで、如何なる建築物が發達するかは、見透が困難である。然しながら新規の道路を計畫するに當つては、その沿道に於いて働き又は居住するものと豫想される人々が路面を通り過ぎる人々と同じ程度にその幅員や施設に利害關係を持つてあらうといふことを、常に念頭に置いてゐなければならぬのである。換言すれば、市の當局は道路の社會學的意義、その割合及び設計、その外觀美、その採光通風乃至運動遊戯の場所としての重要性に一層の注意を拂はなければならぬのである。人々はその居住地の道路

に依つて人柄が判かる。環境は我々の生活状態に至大の影響を與へるのである。

### 不適當の幅員は一つの障害

然し斯うはいふものの、そこには行き過ぎる危険があり、現に都市の中には既に行き過ぎて終つたものもないではない。從來の道路が狭過ぎるといふので、新市街の道路に於いては再び斯かる失敗のない様にと決心した。従つて、新規の道路は大抵百二十呎餘の幅員を與へられ、甚しきは二百呎の幅員を與へられたものもあつた。將來と雖ども決して交通量の多い大通とはなるまいと思はれる郊外地の道路が、遊覽道路程度の規模を與へられてゐるのである。これは單に貴重なる建築用地の濫費となるばかりでなく、再舗裝、照明、及び掃除、街路樹及び芝生の手入れのために連年餘計な費用を投ずることとなり、沿道の土地所有者又は一般の納税者が總てこれらの經費を負擔しなければならぬ結果となるのである。膨大な道路計畫は、恰も道路敷の出し惜みが現代に背負はせてゐるところと同様の重荷を次代

に遺すこととなるであらう。

### 道路計畫の良否

都市の道路は、通常、その市域全體の二十五パーセント乃至三十五パーセントを占める。古い都市程その率が低い、その本町區域に於いては殊にさうである。然し現代の都市計畫は、新しい都市計畫區域内の道路には少くとも三十五パーセントの土地を充てなければならぬといふ方針を執つてゐる。ワシントンはアメリカの他の何れの都市よりも比較的大なる道路比を有してゐる。この市の最初の設計を作つたランフアン (T. H. L'Enfant) はその切り盛りの點は大まかであつて、市域の五十パーセント餘を道路及び廣場に充當したのである。然し彼の後繼者達がアメリカの他の都市でやつたところは、この先例を踏襲してゐない。彼等は私有者のために土地を節約することに努めた。そののみならず道路に支派遣、袋路、及び壘頸狀隘路を作ることを認めたのである。實際、最近に於いてすら、都市計畫區域の大部分は、新しく出來た接續町村の將來の要求を全般的に

考慮することなしに樹てられてゐるのである。

### 道路の美化

實用の點のみが道路計畫の良否を決する標準ではない。外觀の美も亦望まじきもの一つであつて、街路樹は都市の道路を美化する重要な要素である。住宅地域に於いては殊にさうである。然し街路樹は樹種を上手に選定し且つ適當な箇所植込まなければ道路美化の機能を發揮することを得ない。この選定と配置は道路の幅員及び性質、氣候上の條件、及び街路樹の手入れが割合に容易なことを基準として之を決めねばならぬ。單調な千變一律的配列を避けることが肝要であつて、枝葉の繁り具合に依て個々の道路の個性を強調する様にしなければならぬ。道路の美化に關する他の要素は車道、歩道、及び植樹帯の間の道路面の均整を保つこと、適當な後退を勵行すること、簡單な然し垢抜けのした意匠の照明柱を使用すること、及び道路に不體裁な電柱、電線の設置を防止することである。道路は市の所有に係る公共用土地の大部分を占めるものである。當局者が從來これらのために拂つて來たところよりもつと多くの關心及び注意に値するのである。