

研究



都市町農村の道路政策 (二)

藤宗光

三、道路の種類

(一) 各府縣の主要道路 我國に於ける道路史を繙けば其の沿革も頗る古く且人類發達に至大なる影響を齎らしたかを如實に知る事が出来るのである。

道路が如何に利用され、又如何に重要なものなるかは論を俟たない所であるが、我國は古來武斷政治が久しく行はれたるため道路系統の確立の如きも等閑視せられ、特に他藩との交通關係については、戰略上の見地より、近代的交通原理に遠ざかり從つて我國道路の發達は諸外國に比し

遜色あるを免れぬ。

然るに我國文化が明治の新政成るに及び道路を以て民心安堵の要諦となし巨額なる國帑を傾け事業の助成促進をなしたるを以て急速度に發達するに至つた。

我國の道路は道路の重要性に鑑み、道路法の制定を見るに至り之によりて道路行政の體系を具備し異常なる發達を促したのである。

負擔せしめ以て道路の進歩、改良を促してゐる。

國道は最上級の道路にして、我國に於ける幹線である。各府縣は之等國道を根幹となし、適宜府縣市町村道を設け、地方開發に力を注いでゐるのであるが、何と云つても

各府縣を連絡する道路が最も利用多く且重要でなければならぬ。即ち國道は最も顯著なるものにして各府縣の連絡は是非共之によりて保たれねばならぬ、之に對する補助道路として府縣道の存在も更に輕視することは許されぬのである、各府縣を連絡する近距離交通として、鐵道によるもの河海によるもの等あれ共最も一般的にして需要多きは何と云つても道路である、現在各府縣に於ける唯一なる連絡道路は國道であるが、然るに之を以て完全に他府縣との交通が達せられるものでなく、更に進んで之等を根幹として、府縣道の新設、改良を施すことは緊要にして、之等の施設完備せずして眞の地方産業の開發、都市の發展は期待し得られないのである。國道は府縣内に於ける主要道路なるを以て頗る利用さるものなるも府縣道の如く直ちに新設す

るを許されざるを以つて、完全なる目的を達する事が出来ない場合が多々あるのであるが之は府縣道によりて補はねばならぬのである。

(二) 府縣内の連絡道路 對外交通として最も重要な國道並に府縣道については前述の通りであるが、對內的即ち府縣内の連絡道路の重要なは前者に勝るとも決して劣らないのである。府縣内の連絡道路として王座を占むるは何と云つても府縣道である、國道を根幹として、各府縣の道路が如何なる方策の下に、道路系統が配置されてゐるかは極めて重大にして、一縣の産業經濟等に齎らす影響は頗る甚大なりと云はねばならぬ、故に既成道路の擴築、改良に力を注ぐも元より良策なりとするも、更に一步を進めて、積極的對策として新なる道路を附加し、又利用少き道路の廢止等をなし、地方都市と農村の繁榮を期するは最も緊要である。

國道を根幹として府縣道、市町村道が府縣内に於ける連絡道路として、如何に地方開發に産業の興隆に貢献しつゝある。

あるかを見逃す譯に行かぬのである。

(三) 都市内の主要道路　都市道路は地方道路と大いに趣を異にし、其の及ぼす處は市街密集地に亘るを以て、道路の構築に當りては極めて仔細に検討し、將來の動向を洞察しなければならぬ。即ち都市道路は交通頻繁なる市街地にあるを以て直ちに市民生活に重大なる影響を與ゆるものである、茲に都市道路の重要性があり、一都市興亡も亦都市に於ける道路系統の如何によるのである。

都市道路の最大の目的は、通行の快適と安全更に迅速なる交通量の消化を以てよく道路の機能を發揚しなければならぬのであるが、都市は日々膨脹しつゝある、従つて道路の都市生活に對する重要さは、同時に都市發展に頗る密接なる關係にあるを以て今後に於ける文化の發達に重大なる使命を有すると共に、交通の混亂を開闢する唯一の機關と云ふべきである、今日の都市で競つて道路の改良と新設に邁進しつゝあるのは都市の有機的活動を補ひ、無制限に發展せんとする都市への對策である。

然るに都市道路は交通の種類、地域等によりて道路の機能を異にし、性質を變ずるものである。即ち工業地域、商業地域、住居地域、等によりて交通量も異なり、交通機關亦自ら差異あるを以て道路の目的も聊か異なるものがある、道路は何れが重にして、何れが輕とは斷ぜられざるもう一つの都市には必ず根幹をなす處の主要道路がなくてはならぬ、都市に於ける主要道路は現在に於ては最も都市民と密接なる關係を有する商業地域にある大幹線である。主要道路は都市の中心をなし同時に都市の内外を連絡する最大の道路にして、何れの都市を問はず商業地域の中心をなしてゐる。

一都市に於ける幹線である丈けに交通量の大なることは勿論之によりて都市の有機的活動を支配するものなるを以て、この幹線によりて今後に於ける都市の動向を熟知する事が出来るのである。主要道路の完成は急速を要するものとして着々實施しつゝあるのであるが之を起點として都市道路は決定され、或は並行に、或は放射に道路系統を決定

するのである。主要道路は一人商業の中心のみならず、都市交通上重要な停車場、港湾、工業地、郊外地等を連絡する道路も包含するのである。而して都市内の主要道路は二ツに大別して考へる事が出来ると思ふ、即ち其の一は隣接町村より入つて市の中央を通過して更に隣接町村に通するものであるが、中都市以下は凡てこの通過道路が市内に入つて其の都市に於ける主要道路となるものである、国道並に府県道の凡ては市街地に於ても主要道路として大きな存在となつてゐるのが其の好範例である、中小都市に於ては之を幹線として二三の主要連絡道路を以て足るであろうけれども十萬乃至十五萬以上の都市に於ては必ずしも市内に這入つた国道並に府県道が主要道路とは云ひ得ないのである。勿論主要道路の一たる事は争はざるも大都市になれば商業地域も極めて廣汎に亘るを以て商業幹線道路も多く、従つて主要道路は二三に止まる事なく多くの道路を要するを以て都市組織も根本より差異を生ずるのである。中以下の都市は大體的碁盤形主要道路を以て成立するに反

するのである。主要道路は一人商業の中心のみならず、都市交通上重要な停車場、港湾、工業地、郊外地等を連絡する道路も包含するのである。而して都市内の主要道路は二ツに大別して考へる事が出来ると思ふ、即ち其の一は隣接町村より入つて市の中央を通過して更に隣接町村に通するものであるが、中都市以下は凡てこの通過道路が市内に入つて其の都市に於ける主要道路となるものである、国道並に府県道の凡ては市街地に於ても主要道路として大きな存在となつてゐるのが其の好範例である、中小都市に於ては之を幹線として二三の主要連絡道路を以て足るであろうけれども十萬乃至十五萬以上の都市に於ては必ずしも市内に這入つた国道並に府県道が主要道路とは云ひ得ないのである。勿論主要道路の一たる事は争はざるも大都市になれば商業地域も極めて廣汎に亘るを以て商業幹線道路も多く、従つて主要道路は二三に止まる事なく多くの道路を要するを以て都市組織も根本より差異を生ずるのである。中以下の都市は大體的碁盤形主要道路を以て成立するに反

し、大都市に於ては碁盤形の道路系統を爲すと共に更に放射的主要路の必要を生ずるのである。

(四) 農村道路 農村道路は都市道路に比して、餘りにも等閑視され、其の存在たるや全く忘れられたるやの感ありて、之が改良の如きは全く考慮せざりしが、農村問題の近時喧傳せられるに至り議者の喚起を促した。

農村道路と都市道路とを比較するに、交通問題よりするも又都市民の生活上から見ても、都市民の都市道路に對する如く重要視されないのであろう。然れ共農村道路は都市道路の如く美觀、鋪裝等の如きは全く無視されるとも何等差支ないが、地方都市と密接なる關係にあるを以て農村自體は元より、都市も亦都市自體を以て生存する事の不可能なる現在に於ては農村道路は極めて重大なる使命を帯びるに至つたのである。

近時疲弊の極に達してゐる農村と稍々行き詰まれるやの感ある普通中小都市の活氣を齎す上に極めて密接なる關係にある。

特に最近農村の疲弊は甚しく之が更生を期するは刻下の急務でなければならぬ、然かも農村の疲弊は唯に農村のみならず必然的に地方都市の發展を阻害し、延いては國策上に多大の影響を來すを以て之が打開策として農村本位の國策樹立をなすべしとの意見が朝野爲政者間に擡頭するに至りたるは農村更生上誠に喜ぶべきことである。

元來我國は農を以て國體となしたるものなる處二十世紀に至り、諸外國との交通日に繁劇を加へ、農業國より寧ろ商工業、貿易等によりて立つに至り、農村より都市へと急速に移動し近代文化の發達を謳歌する時代となつたのである、爲に都市は躍進に次ぐ躍進をなし僅々六十年にして都市人口の集中を來し、今日に於ては之がため、都市に於ける幾多の缺陷を招來し、爲に補正改革するの餘儀なき事態を惹起し都市計畫の實施を見るに至つたのである。之によりて都市に於ける缺陷の漸次減少しつゝあるは世人の齊しく認むる處であるが、茲に吾人の注目すべきは都市の無制限なる膨脹を抑制し都市の地方分散的運動が擡頭しつゝあ

ることである。

現在躍進途上にある都市として、六大都市並に港灣、商業、其の他特殊の都市を除く、以外の地方都市は殆んど財政的に破綻せんとしつゝありと考察されるに至つたのであるが、畢竟之等地方都市の現状は近代文化の模倣にのみ、吸々したる結果にして、今日この現状を齎らすに至りたるは、地方都市發達の基礎とも云ふべき、農村を省みず都市自體を以て立たんとする誤れる政策によるものである、對外的に大都市の發達は必要であり、無くてはならぬものであるが、さりとて對内的に重要な使命を有する農村を等閑視して一國、一都市の繁榮は期待され得ないのである。

凡ゆる産業の淵源たる農村は、地方都市を中心とし、地方都市は生産地たる農村をよりよき取引先として相互的精神を以て望み、一面大都市との關係を緊密ならしめ、以て經濟生活の發達を期せねばならぬ。

斯くの如き見地より農村及農民を救ふものが地方都市であり、地方都市の發達を促進するものは農村であると云はね

ばならぬ、茲に都市と農村の密接不可分なる相互關係があり、そこに經濟更生の途が生じ、兩者の圓滑なる繁榮が期待されるのである。されば今後の都市計畫に於て農村を等閑視して之が計畫を實行することは不可能であり、又無意味であると云ふことが出来る。吾人は此の見地より都市と農村との調和を圖り、地方産業振興策として最も重要な使命を有する農村道路につき積極的對策を講じ以つて農村と都市の相互的繁榮を期し度いものと思ふ。

四、人口と道路

(一) 道路幅員の決定　都市に於ける人口と道路とは極めて密接なる關係にあるを以て、之が均衡如何は都市の發展に將た經濟上に重大なる影響を齎らすを以て充分なる調査と研究をするのである、一朝都市將來の洞察を誤りて道路計畫を爲さんか、其の不利益、損害は大莫なるべく、又發展性ある都市をして狹隘なる道路の新設を爲すが如きは將來悔を殘すものである。道路幅員の如きは都市に於ける交通量の多寡によりて決定せられ、又交通の種類、都市の

大小、又は地方によりて、それぐる道路の利用を異にするを以て都市の趨勢と人口及地域制に基き、交通機關の發達と機能に應ずる様に定めねばならぬ都市は年月と共に人口は増加し、市街地は擴張せられ各種の交通機關亦異常なる發達を來し、爲めに交通量は増加する一方である、茲に交通量を完全に消化するには何程の幅員を要するかにつき深く研究せねばならぬ。

將來三十年の豫想を以て定めたる道路は現在としては其幅員廣く都市活動の要求や建築物の高さと道路幅員の均衡を失し不經濟の如く見える。然し乍ら現在に即して設けられたる道路幅員は都市が漸次發展し來りたる時高層建築物の簇出を見るに到り、道路擴築に當りても移轉費及土地買収費に多額の經費を要することになり、種々なる事情により理想的道路幅員を獲得することは仲々困難なる問題となることは幾多の都市に於て體験されてゐるのである。

都市の道路實現は郊外地に住宅の建築される時期を見計つて事業實施することが如何に經濟的なるかは議論の餘地

がない。道路幅員の狭隘なるは各種交通機關の輸送能率を減殺し、建築物の高さを極度に制限し土地の利用を不經濟ならしむるは勿論、交通の故障を惹起し或は火災に際し道路を隔てたる建築物に迄延焼を來し消火避難に當り敏活を缺ぎ、或は尊き人命を犠牲に供する等人道上よりして見逃すべからざる重要な問題が起る。

故に之等の缺陷を避けんがためには、住宅地の道路も消防自動車が擦れ違ひ得て尙も餘裕ある幅員少くとも六米以上を要する、道路断面は各種交通機關の繁度及土地の經濟的利用に依て決定される、故に同断面に於ては交通の統制を圖る上より車道と歩道とを明に區別するは勿論、速度を異にする各種交通機關の爲に電車道疾行車道及緩行車道等に區別し尙又交通量の多少により各車道は何程の車線を收容すべきか決定する、交通量の激増せる所には自動車の専用道路を設けたり或は電車道を地下式、高架式にする方法を講すべきである。之等が決定すれば豫定したる車線に對して所定の幅員を與ふれば車道全體の幅員が決定し、更に

之に適當なる歩道幅員を配すれば道路全體の幅員が決定する譯である。

交通機關の進歩したる今日に於ては道路幅員の決定は簡単なるが如しくて、仲々單純なものでない、人口と道路、一朝之に對する均衡と、識見を誤らんか、之が收拾と都市將來への對策は容易に解決出來ないであろう、道路政策上亦一考すべき問題と云はねばならぬ。

(二) 都市の道路系統の確立 道路計畫の目的は頗る廣汎に亘り一言にして語るは不可能であるが、其の最も急速を要し且つ都市農村の生命とも云ふべきは何と云つても道路系統の確立である。

都市に於ける有機的活動並に將來への飛躍は必ず道路系統の確立如何によるものである。近代都市の如く急激なる商工業の發達、人口集中の結果は、單一の都心を以て都市の統制を圖るは其の愚も甚しく、茲に都心の分散に就て考慮する必要がある、都市の發展は自然の膨脹に委すべしにあらずして時世の進運に伴ふ確固たる計畫を樹立して、都

市民生活をして安住地たらしめねばならぬ。

我國に於て計畫されつゝある道路網は極く最近に行はれたものにして、それ以前は二三の例外を除けば道路系統の如きは全く無視されてゐたのである。我國の都市をして急速道路系統の確立に意を注ぐに至つた原因は過去に於ける都市道路なるものが、餘りに無秩序に放任され、何等の系統的計畫を見るに至らざりし爲近代文化の發達に依る都市人口集中の結果は豫期せざりし都市の混亂を譲成するに至つたが爲である。然かもこの儘放任するに於ては都市は更に混亂と滅亡に陥入るの外なく將來恐るべき缺陷を惹起するや明かなるを以て都市の發達と共に考究されるに至つたものである。道路網は都市の大動脈とも云ふべきものにして道路系統を指導するものであり、都市の發展を有機的に導き健全なる文化都市を建設せんとするものである。然れど我國の現狀は新都建設でなく、市街地に於ては道路改良であり、新市街地に對しては合理的發展の誘導を使命とするものであるから、都市傳來の歴史を無視して行ふことは

頗る困難なるを以て都市の大小、地勢、在來道路、或は交通状態を考慮して道路系統を定め、之と併行に公園系統の確立、地域の決定と相俟つて初めて圓滑なる都市發達を指導するものである。故に都市の有機的機能を圖るは一つに此の道路系統の選擇如何にあると云ふべきである。然れば如何なる道路系統の樹立が最善の方策なりやと云ふに、前述の通り一概に決定されないのである、都市には交通の潮流があり、都心があり、之を中心として道路は分岐し、交通も分散するのであるが、都市の環境により嚴格なる系統樹立は不可能であり、種類としても頗る多いのであるが、大體我國に於ては格子狀式が最も多い。

元來道路系統の主眼は、都市交通量の緩和にあるのである。都市が大きくなれば、それ丈け中心地とか、商店街、官廳街に於ては人口の集中を來し、之が爲め都市の機能を弱め、活動を停滞せしめるのである。

都市が何等の屈託もなく、圓滑に活動せんとするには、能率的な道路系統の存在によらねばならぬ。我國に於ける

各都市の道路網も最近は大部分樹立されるに至りたるは喜ぶべきである。

道路計畫は恒久的事業であると共に漸次惹起されんとする幾多の缺陷を補正改革せんとするものなるを以て、あまりに現在道路に拘泥するならば到底理想的都市は成立し得ない。現在の都市の状勢から洞察するに、道路系統の確立については今少し英斷を以て望まざれば（都市問題は）解決され得ないと思ふ。

道路系統が都市に及ぼす影響は頗る多い、舊市街地の改造、新市街地の対策、或は農村地方との關係、地域等極めて廣範圍に亘るを以て、唯に都市自體の計畫でなく全國的に道路系統の確立が緊要にして、その対策に最善の努力を致すと否とは、將來に禍根を齎らすか否かの岐路となる。

(三) 國土計畫道路系統の確立 近時地方計畫或は國土計畫が喧傳せらるに至つたのであるが、之は何等不思議とする事でなく、寧ろ遲きに失した感があると思はれる位

である。
國土計畫と一口に云つても之は仲々簡単なる問題ではないが、其目的とする處は都市と農村との問題を融和解決するにある。

地方計畫に就いては種々の見解もあり、對策も殘されてゐるのであるが、大體に於て二つに大別して考究する事が出来ると思ふ、即ち一は大都市を中心とする地方計畫であり、二は中小都市を中心とする農村都市計畫である、この二つの立場からそれべく地方計畫なるものを考究するならば、前者は大都市に於ける人口の地方分散を目的とし、併せて附近小都市、農村との有機的活動を圖らんとするにあら、後者は對農村並に隣接町村との相互的關係により更に都市發展を期せんとするのである。一つは飽和から分散であり一つは發展への對策と見るべきで共に地方計畫は必要で之により初めて都市の完成が期されるのである。

大都市の發展性は現在の我國都市に於ては一寸見つかし
がつかぬ様である。如何なる對策ありやと云ふに之亦地

方計畫による人口の分散であり、各種工場の地方分設である。

學理上地方計畫なるものについては種々なる見解と方針があろう。しかし、日に月に膨脹と發展とを續けてゐる大都市を抑制する事は不可能であり、中小都市と農山漁村の繁榮を圖るは國策の一つでなければならぬ。現在の都市

趨勢から將來を觀察するならば地方計畫は必然的に實施しなければならぬ問題である。

吾人は都市計畫と地方計畫とは別個なものゝ如く考へられてゐることを甚だ遺憾に思ふ、狹義に解釋するならば或は目的環境を異にする如く考へられるも大局的に見るならば同一でなければならぬ。地方計畫の擡頭は大都市超大都市が人口の増加、産業の集中により交通の混亂人口過密による不良地帶、綠地の不足上水道、下水道、土木事業の擴張新設による經費の増加等幾多の弊害を惹起した。茲に於て都市區域より更に廣き範圍に涉り人口と産業の分布を適當ならしめ、都市と農村との均衡ある發達を期するのである。此の見地より地方計畫的道の必要があり、延いて國

土計畫道路系統の確立が急務である。

然らば何故に國土計畫の必要ありやと云ふに之は我國發展上極めて緊要なるものにして經濟上より見るも頗る有益なるものであり國運隆昌に邁進せんとするに當り是非共實施されたいものである。

我國に於ける道路系統を見るに、甚だ遺憾に堪へないのは何等統一されてゐないことである、大本たる國道は東京を中心として國內主要地との連絡を保つてゐるのであるが府縣道は府縣都市は都市として獨立して道路計畫をなすを以て何等統一されることなく各自の見解より實施されるを以て國家的見地より有機的活動は期待されないと思考される、大局的より甚だ不經濟である、都市に於ける道路計畫にして附近との關係が餘り考慮してない様である。都市自體の見地にのみ走り過ぎた感が深い、中には地理的環境に支配されてゐるものもあるが都市道路は同時に地方計畫の立場から考慮して道路系統を樹立しなければならぬ。然らばれば都市、農村の永遠の發展は期待されない今後の都市が

如何なる対策の下に、如何なる結果を齎らすかは大きな社會問題の一つである。大都市は大都市とし、小都市は小都市として、それゝの立場と將來性を洞察することは必ずや都市自體の幸福であり、永遠の繁榮である。

然らば農村対策は如何と云ふに都市と農村とを包含する國土計畫道路系統の確立によりて國家的に漸次一定の方針の下に理想道路の實現を圖るにある即ち過去の實績に徴し將來の都市、農山漁村は自立する事は許されぬ。必ずや相互的連絡を保つにあらざれば兩者の繁榮は期待されないものであるは遺憾である。

國土計畫の見地より全國に亘る道路系統を確立し相互の連絡を保つは經濟的なるは言ふに及ばず、國土開發上具體的方法の講ぜられんことを期待するものである。

臣 範

道、河川、港灣、水路埋立、海岸線の保存、水力電氣の利用の統制や都市と農村の人口、富の不均衡のため産業工業を地方分散するため國家全般に亘るものである。その一部たる道路上於ては都市と兩立せしめ、茲に相互的に連絡し國道、府縣道、都市、農村を結ぶ道路系統を確立せんとする極めて廣汎なる計畫である、農村と都市更に廣く一般との有機的活動に應ぜんとするものである、現在に於ては都

夫れ衣食は人の本也。人は國の本也。衣食を持むこと猶は魚の水を持むが猶し、國の人を恃むこと、人の足を倚むが如し、魚水無ければ則ち以つて生く可からず、人足無ければ則ち以つて歩む可からず、故に夏禹稱く人食無ければ則ち我使ふこと能はず、功成つて人に利あらざれば則ち我勸むること能はず、是れを以つて臣たるの忠は、先づ人を利するなりと