

論 說

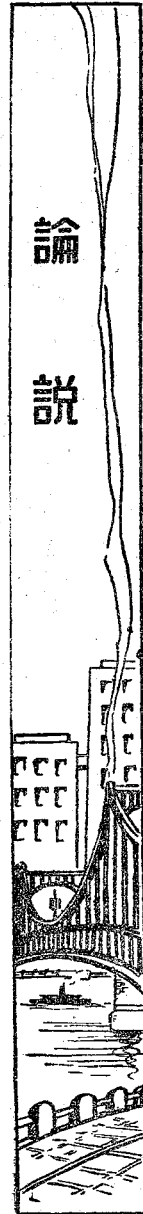
航空港と道路其他

松 葉 榮 重

目 次

- 一、航空港と他交通機關との關係
- 二、航空港と他地帯との關係
- 三、航空港の美觀
- 四、航空港と道路との關係

航空交通の發達進歩と共に航空港の重要性は益々増大し其の將來性は社會の關心事である。茲に航空港とは公共的性質を有し航空機が離着陸し、輸送貨物の積卸し、旅客の昇降設備其他航空に必要なる諸設備を有する場所の謂である。航空港地帯の選定に當つては航空港自體の位置方向、面積



氣象土質等は素より考慮すべき重要な問題であるが、こゝには航空港と他の交通機關との關係、航空港地帯と住宅地帯、商工業地帯等との關係、航空港の美觀、更に航空港と道路との關係等につき記述することとする。

### 一、航空港と他の交通機關との關係

航空交通の優秀性は高速度力なること、換言すれば時間の節減が第一である。而して航空交通利用者は、自己の居住地と出發航空港との間、到達航空港と目的地との間の連絡運送に時間を要することは明である。この連絡運送による時間の遅速が航空交通價值に影響を及ぼすものである。從て航空港と他の交通機關との關係が重大となるのである。他の交通機關が不備、不完全なれば航空港への、又航空港からの運送が遅く、又從て多くの時間を要し、反對に交通機關が完備すれば、航空港への、又航空港からの運送が早く、又從て時間の節約となる。航空港への距離の接近は場所的距離を意味するのではなく、時間的距離を意味するものであるから、交通機關の速度が大であれば之に比例して時間的距離は小となる譯である。故に高速度力なる連絡交通機關があれば、速度を第一とする航空交通の價值は増大し、又それだけ遠くに航空港を設置することが可能であるとも謂ふことが出来る。こゝに航空港と他の交通機關との關係が重要となる。

#### (イ) 鐵道との關係

航空港と他の交通機關との關係に於て先づ第一に擧げられるべきものは鐵道である。航空港は

鐵道幹線に近接して設置さるべきである。これは鐵道と航空機との間の旅客、貨物の相互移送が便であること、即ち鐵道から航空機へ、航空機から鐵道へとの連絡が容易であるからである。更にガソリン、重油其他燃料の大量運送に當つて鐵道を利用し得るからである。鐵道幹線に沿つて造られない航空港は價値なしとまで極言せられてゐる。従て鐵道沿線にない場合は引込線の可能なるか否かを考究することが必要である。この點から見て航空港は鐵道驛構内、又は幹線鐵道に近接して設置さるべきである。

(註) 獨逸のフランクフルト・アム・マイン航空港は商業の一大中心地であり、水陸の交通が四通八達し、鐵道の連絡線としても、ケルン線、カッセル・ハノーブル線、ライプツヒ・ベルリン線の諸幹線を初め數十本の線路がこゝに通つてゐる。又ナチス・ドイツが非常なる意氣込で全國に新設中の自動車道路はこの地帯に於て東西幹線と南北幹線とが交叉してゐる。この交叉點に接續してこのフランクフルト・アム・マイン新航空港が造られたのである。

#### (ロ) 乗合自動車との關係

乗合自動車は連絡交通機關として効果的にして又必要なるものである。古しから都市との連絡交通機關として使用されてゐる。クロイドン、リムプ、デンベル、ホーフ、ブルジュエ等の各航空港は皆乗合自動車の便が完備してゐる。乗合自動車は多くは先づ航空港の直營から漸次交通量の増大之に基く收入の増加に伴ない一般經營となりつゝある。航空港は連絡交通機關として乗合自動車に負ふところ大にして、従て乗合自動車の速力如何は航空交通に關するところ甚大である。而して

乗合自動車の遅速は道路の完備する与否とに依存するもので、其他の理由は勿論多々あるが道路の鋪裝、幅員等は速力の上に及ぼす影響大である。乗合自動車と航空港との關係は將來益々緊密性を加へるものと思ふ。

(ハ) 高架鐵道及び地下鐵道との關係

高架鐵道も地下鐵道も共に巨額なる建設費を要するものであるから、航空港は出來得る限り之に近接すべきである。かくすることは航空利用者の便利はもとより、高架鐵道地下鐵道の利用者の便利ともなる。兩者共に現在の交通量に基き或ひは將來の増加を見越して建設せられたものである。従てこれに近接することは航空交通發達上に益するところ大である。がこの近接地帯の地價の高價なることも併せ考慮すべき問題である。

二、航空港と他地帯との關係

航空港設置に當つて更に考慮すべき問題は住宅地帯、商業地帯、工業地帯との關係即ち航空港地帯を圍繞する他地帯との關係についてである。

(イ) 住宅地帯との關係

航空港の住宅地帯によつて蒙る影響は附近にあるアパート、學校々舎、病院、寺院、教會等の大建築物、又は高層建築物である。更らに住宅地帯に附隨する高き樹木である。反對に航空港が住宅地帯に與へる影響は一般に騒音、塵埃、照明、危險、交通輻輳、地價等である。

一、騒音、一般住宅地帯の騒音による被害は些したることはないが病院は相當の影響を蒙る。この騒音防止につき今日大いに研究されつゝあるが未だ改良は行なはれない。

二、塵埃、塵埃による被害は附近の住宅地帯一帯の住民にとつて由々しい問題である。之は航空港經營者の手によつて相當防止し得べく又適切なる對策を講ずべきである。

三、夜間照明、附近一帯から相當問題視さるゝが實際は問題とするに足らず更にこの方面の改良と改善とによつて徹底的に被害は防止し得べきものと解されてゐる。

四、危険、航空港に近接することによつて起る生命財産上の諸種の危険について從來幾多の議論があつた。航空技術方面に如何なる改善と進歩とを得るとしても、この種の危険は到底完全に除去することは出来ないであらう。然し斯る航空に伴ふ危険を以て、直に陸上交通に於ける危険以上と過信することは當を得て居ない。現在に於てすら航空機墜落に對する恐怖心に基くと謂はるゝ附近住宅地帯の地價の低落は實際の危険によるといふよりは寧ろこれに對する心理的恐怖によるものではなからうか。従て航空の危険は微々たるものにして、航空上の危険は些したるものでないことを立證すればこの種の心理的恐怖は忽ち雨散霧消するものではなからうか。

五、交通輻輳、航空港が住宅地帯に近接して居る場合、折々交通の輻輳によつて住宅地帯の地價が低落すると謂はれる。交通の輻輳は靜穩なるべき住宅地帯居住者にとつては迷惑である。然

し斯る交通量と道路幅員との不合理は、幹線道路に對する航空港の位置の適當と合理性とによつて防止し得るのである。

六、地價に對する影響、航空港の設置が附近住宅地帯の地價に如何なる影響を及ぼすかに關しては、未だ確定的結論に達してゐないやうである。居住者が少數で、地價が低廉なる場合には商業街に發展するの機會を與へ地價は騰貴すると云はれる。又雜然たる地帯より航空港の方が眺望に於て優れるといふ意味で地價が騰貴すると云ふ者もある。又反對に航空港が地價の高い住宅地帯に近接して建設せらるゝと地價は下落すると云ふ者もある。

地價の騰落に及ぼす影響については未だ速斷を容さざるかの如くであるが、兎に角重要な交通機關として之が影響は相當考慮さるべき問題である。

#### (ロ) 商業地帯との關係

商業地帯が航空港設置に當つて不適當とさるゝ所以は高層なる建築物が楯比してゐる點と該地帯上空の豫測し難き悪氣流と、煙突の存在とである。然しこの悪氣流と煙突とによる影響は、航空港と商業地帯の風上に設置すれば緩和さるゝことゝなるであらう。

次は航空港所要の面積を購入することはあまりに地價が高いことである。都市の中心地帯はいづれも一般に地價は高く、郊外ほど低廉である。又商業地帯の中央に航空港を設けることは種々なる危険を伴はない、又航空港地帯には外郭に柵を設ける等のため商業地帯一般の交通は不便となり

商業の圓滑的發達を阻止するの恐れがある。

然し小商業街に關しては兩者規模に於て極端に相違するので問題の圏外にあるの感がある。

(ハ) 工業地帯との關係

航空港地帯の工業地帯より蒙る影響は極めて有害である。即ち工業街特有の煙突の林立、之等より排出せらるゝ黒煙、該地帯を蔽ふ熱度並に上空一帯の惡氣流等が航空を大いに困難ならしめ、又危険に陥らしめる事は明白なる事實である。

航空交通の發達を要望し、之を顧慮する人にすら航空港を工業地帯内又は之に接近して設置することを歓迎せざるの觀がある。

然し又航空港の廣大なる地域が財貨の運送を困難ならしめ、又工業發展を阻止せざる限り航空港を工業地帯に設置しても問題視する必要はなからうと論ずる者もある。

(三) 厚生施設に對する關係

航空港は決して一般社會の厚生に寄與するものではないことは明かである。航空機は本來交通機關の一種にして決して厚生機關ではない。

(註) 航空機を厚生機關なりとして見るものは極めて稀である。然し鑿て恰も自動車に乗ることが冒險の域を脱して一種の遊樂となれるが如く空の旅によつて大いに樂しさを享受し得るやうになるであらう。

危険と不安とを伴ふ航空港に厚生的設備を設けても航空港は厚生施設とはならないであらう。

### 三、航空港と都市の美觀

航空港は現在尙過渡的な發展段階にあるとは云へ外貌外觀は少くとも整然たるものでなければならぬ。恒久性を帯びるものであるから實用的であることは勿論、同時に風致上の考慮も亦必要である。即ち空の旅、空中旅行の人々をして必要以上に不快ならしむることなき様に設計することが肝要である。既に鐵道沿線が醜惡なる廣告板を以て、大いに其風致を害せられ、天下の公道も正にこの轍を踏まんとしてつある時、之を匡正し、本來の景觀に復せしむることの尙困難なる所以は、一部少數者の利己心に基因するものと云ふべく、航空港設置並に經營の任に當る者の異常なる戒心を要すべき點である。

### 四、航空港と道路との關係

道路と航空港とは最も密接なる關係を有するものである。道路を通して航空港への人的物的の輸送が可能であるからである。

道路が完備すれば自動車、バスの速力が早くなり、航空港への時間的距離が短縮さるるからである。航空港の建設に當つて道路を無視することは出来ない。一般に航空港は幹線道路に近接して設置さるべきものである。然し隣接すべきものではないと云はれてゐる。

その理由はあまり幹線道路に近づく、道路上の自動車が邪魔となる。航空港への多數の自動車が廻々長蛇の列をなし、幾多の不便と危険とが伴ふからである。又經濟的には幹線道路に直面する



地帯は一般に地價が高い。其高い土地を購入して航空港を設置しても航空港としての價値に差異がないとすれば高價なる土地を購入して航空港を設置するより低廉なる土地を購入して航空港を設置する方がより有利となる。更らに航空港設置に當つては都市内のあらゆる道路網との關係更らに航空港への交通機關を考慮して、最も合理的でなければならぬ。今日までこの方面の考察が等閑視された所以は、多くの航空港が他の交通機關の強化を必要とする程強度の交通量を有しなかつたためである。航空港への連絡する他交通機關の速力の點について次のことが考へられる。

### 一 道路の適當なる幅員及鋪裝

### 二 道路上、特に交叉點に於ける交通統制

### 三 鐵道との關係、特に踏切の撤廢

特に道路の鋪裝と幅員とは問題である。之は自動車との關係に於て最も考慮すべきことである。由來自動車は道路の存在を前提として其の機能を發揮し得るもので、道路の構造如何が速力の上に甚大なる影響をもつものである。砂利道、土砂道等と高級鋪裝道路との自動車の速力の上に及ぼす影響は非常なる差異を生ずる。次は道路上の障害である。自動車が一般の道路上——人自轉車、荷馬車等の往來頻繁なる——を走行して其の運輸能力を完全に極度まで發揮し得ることは不可能である。假令旅客、貨物の運輸上に於ける機能と速力等が著しく改良進歩されても其の效用の全部を擅にすることは不可能であらう。即ち道路上に種々なる障害と危険とが存するからである。

この障害と危険とを除去することが自動車の上に至大なる關係をもつものである。この點に於て交叉點踏切、交通統制等考究さるべき問題である。

更に航空港への道路沿線の美觀である。航空港への沿道を美的にすることである。航空港への往復を以て恰も公園の散策の如く樂しさを享受し得べく、少くとも不愉快の感を起さしめざる様にすることも考慮すべき問題の一つではなからうか。

之を要するに航空港と道路とは密接、不離の關係に立つもので、如何に航空港の地上設備が完備充實しても、航空港よりの又航空港への道路機關が不備であれば、航空港の價値は減少する。航空交通の優秀性たる高速力が縮減するからである。他面道路機關が完備すれば交通量も増大する。航空港への人的物的の往來が頻繁となり、交通量が増加すれば航空港は繁榮する。海上交通に於ける港灣も亦同様である。港灣の諸設備は素より必要であるが、港灣よりの陸上交通機關の充實すると否とは港灣の價値を左右するものである。港灣諸設備と港灣よりの陸上交通機關とが共に完備してこそ優秀なる港灣と云ふべきである。今日まで航空港と道路との關係があまり問題視されなかつたことは既述せるが如く、航空港への交通量が少なく即ち航空交通利用者が僅少であつたからである。將來航空交通の發達交通利用者の増加が、更に國際航空港、税關飛行場の開發と共に航空港と道路との問題に重要な研究課題となるであらう。