

大伯林の都心より半徑 50km 圏内の都市形態を見るに種々の構成をなしてゐる。概ね工業地は鐵道、水路(運河)、道路等交通路線に沿ひ發展し、貨物驛、船溜その他貨物集散地を中心としてゐる。労働者及び勤人はその勤務地より凡そ 30 分以内に居住するを常とし、その外側及び間帯は一部の富裕者、非勤務所得により或は自宅營業高級階級の純然たる住居地域を構成してゐる。例へば西南郊ポツダム間、最近は北郊及び南郊にかゝる地域の發展を示してゐる。工業地には各種の工場集團し、住宅地及び緑地を併せ含み、混合地は主として住宅地であり、輕工場を點在せしめてゐる。かゝる現實の状態は工場と住宅を通勤距離の範圍内に置く點より見て最も理想的たるべく、その適當の配置は最も考慮すべきである。圖は現在の地域分布と將來の開發を豫定し工業地及び混合地(純住宅地を除く)の配置を示したものである。乃ち大凡交通路線に沿ひ帶狀市街を構成し、各小中心を有する。

都心を距る約 40km 以内に屬する工業地及び混合地は大伯林の労働市場と直接結び付けられ大伯林の一部たる近郊市街地となる。獨自の労働市場を有し同時に大伯林市場と限定せられたる依存關係を有する衛星都市は都心より約 50km 位の距離に配置せられる。乃ち大運河に沿ふ、Eberwalde-Finow, Unterhavel に沿ふ、Brandenburg, 南方 Luckenwalde 等が之である。(藤芳 義男抄譯)

土木事業と計畫

(既に開始せられた米國の失業對策及び産業復興の大土木事業に當り E. N. R. 誌 May 18, 1933 に寄稿せる Harold M. Lewis 氏の論文である。)

内外における物資運輸量、財源及び不動産價格の低落に伴ふ對策として當局は一大土木事業を起工せんとしてゐる。この時に當り如何なる土木事業がその目的を達し得らるゝかと共に、如何なる土木事業が都市にとり農村にとり切實なる必要を有するかを檢討する必要がある。一つの統一せる計畫なき土木事業は舵無き船の如きものであり、殊に一國産業の中樞たる都市及びその地方 (region) の開發に於て然りである。計畫なき土木事業は種々なる政治的壓迫及び利己的私利の風のまにまに流され勝ちである。反之國都ワシントンは 140 年前ジョージ・ワシントンの指導下にランファン市長の計畫した所であるが現在に至るまで整然としてこの計畫方針の通りに開發されてゐる。1857 年オースマン男の計畫した巴里の改造はその當時大半を完成したのであるが 1928 年に至つてその最後の計畫を實現した。1927 年發表された紐育地方計畫の如きは 1932 年迄の 4 年間に於て幹線道路網の 550 哩、全系統の 22% が建設せられてゐる。一面將來の開發を豫定して樹立せられる整然たる計畫は土木工事の豫算化を可能ならしむるものである。而して今回の如き場合に如何なる土木事業に着手すべきかに就ては極めて明快なる材料を提供する。

計畫の事業化には長年月を要す。將來の發展を考慮すべき計畫は只一種の小規模の計畫にては充分でなく綜合計畫でなければならぬ。従つて計畫は幾分大規模となるが故に短時日に完成し得らるゝものではない。切實に必要な部分より漸次着工すべきものであり、亦如何なる事業も孤立したものでは無く全體の系統の一部たるべきである。

計畫の二種類 計畫には 2 種類を必要とする。一つは Master Plan と稱せらるゝもので、幾分圖型的に而も包括的に先見的であり總べての計畫の基本となるべきものである。この計畫は一定不變のものでは無く將來の變遷に應じて適應調和せしむべきものである。この計畫は大局より見た綜合計畫なるが故に個々の細い所まで定

むるものでは無く、極く概要をなすものである。第二は Official Plan と稱せられ、當局が Master Plan に準據して定めた部分的詳細計畫である。従つてこの計畫はその實行を豫定した計畫である。この 2 種の計畫は互に衝突すべきでは無い。Master Plan はその性質上約 30 年後を見越して計畫せらるべく、その地方の状況に應じて年数の長短は免れない。反之 Official Plan は Master Plan 程長年月を見越すことは無い。然し乍ら部分的には尙 10~25 年以内に實現し得ざるが如き計畫をも包含し得る。

人口推定 將來の人口推定は過去の人口増加の狀態より導き出すを常とする。從來都市計畫家は現在人口の 2 倍を以つて計畫目標としたのであるが、都市の状況によつては甚だしい違ひがあり、將來何年後かの推定人口をして立案するを至當とする。25 年後程度の人口推定は從來比較的確實性を有したものである。

道路計畫 道路計畫はかゝる廣範なる地域に互り、事業費の大部分を占むる。主要幹線はこれを 2 種に分つ。第一次幹線は人口の主要中心地間を連結するが如き幹線交通を負擔し、多くの場合は直通路線となす爲に鐵道水路等との交叉の爲莫大な費用を要する。而して局部的の交通を考慮するよりも寧ろ大局を見た計畫たるべきである。第二次幹線はより局部的の交通に應ずるものである。計畫せられたる街路は 5~10 年間に事業し得る様考慮すべきである。

鐵道網計畫 1~2 本の鐵道を有するに過ぎない町村では簡單であるが大都市の如く數多の線路が集中する場合これが一定の計畫の下に建設せられ改良せらるゝ事は極めて必要である。而して各鐵道の統一計畫を樹立するには州市各會社間の至難なる協力を覺悟すべきである。

計畫は総合的たるべし 總べての事業は假令それが國直轄にせよ州縣市或は民營にせよ何れも一つの綜合計畫の一部たるべきである。而も又一地方の計畫を樹立するに當つてはその計畫は鐵道、道路、高速軌道、空輸等の交通施設、公園運動場廣場等の空地施設、工業用住宅用の地域制等の總べてを綜合せるものたるべきである。

一つの都市及び地方に於て如何なる施設が第一に着手せらるべきかは綜合計畫の樹立により判然となる。綜合計畫の一部はその基本たるべき Master Plan とし 25~40 年を見込む。一部は Official Plan として 5~25 年を見込み兩者に喰違を生ぜざらしむべきである。

(藤芳 義男抄譯)

