

英國の沿道開發統制令に見る 公園綠地問題

※ 木 村 五 郎

英國は主要幹線の沿道に建物が無秩序に連擔することの不利、不便の故を以て1935年沿道開發統制令 (Restriction of Ribbon Development Act) を制定した。かう云ふことは獨り英國に限つた問題ではなくて、獨逸は1936年幹線道路沿道建築禁止に關し法規を制定したし、和蘭の如き國にあつてもこの程の法律の整備を行つてゐると聞いてゐる。米國の如く自動車交通の非常に發達した國に於ては、この沿道の取扱ひに關しては單に沿道の建物の統制に止まらず、更に廣告、看板の統制、沿道風致の保存並増成に向つて非常な努力が拂はれてゐる。所謂公園道路 (パークウエー) の如きは其の著例であつて、紐育市に隣接するウェストチェスター縣署内の公園道路網の整備は世人をして瞠目せしむるところのものである。

1933年6月合衆國道路局長は沿道統制に關して次の様な訓令を發してゐる。

「各州道路當局は國庫補助道路築造計畫路線中に公園道路又は沿道綠化を行ふ可きものとして必ず一定數の路線を包含せしむること。

道路事業の内容に現存樹木の保存、保護、砂利取扱跡及舊道其の他の工作物跡の除去、法面勾配の緩和、法肩及法尻の丸味付け、路肩及法面の播種及張芝並に適當なる植物に依る充分なる植栽等を包含せしむること。環境又は隣接せ

る植物との關係を考慮に入れざる並木式植樹法は適當ならず。

各種土壤及氣象條件に適合せる植物材料の選擇並に尖々特異の環境を有する位置に於けるかゝる植物の最も効果的なる素質を有する造園又は園藝技術者を重用すること。

又例のヒツトラー道路であるが、よく寫眞に散見する道路の中央綠地帯にルピナスやキャンデユラの草衣が絢爛と咲きほこつてゐる圖は得て無味乾燥な道路風景を救ふてくれること甚だ大なるものがであらうと思はれる、が此のオートバーンは實はそれだけに止まらず更に沿道の風致に對し驚くべき熟慮が拂はれてゐるのである。即ち政府は1936年5月14日「國立自動車道路沿線樹木保存指定ニ關スル法律」を公布し、之に關する通牒を發してゐる。この法律といふのは次の通りである。

「政府は次の法律を決定し此處に公布す」

1933年6月27日「國立自動車道路」事業設立に關する法律にして1933年12月18日公布の該法條文中次の如ク變更す

第八條 (イ) の次に左ヲ加フ

第八條 (ロ) 自動車道に接する樹叢は自動車道に必要とする敷地の先占の時から鋪裝せる車道の外縁から計算して40米の幅員中をば之を保護林と見做す

本林は樹業監督局が「國立自動車道」會社と協議の上決定せる指示に基き之を經營す可きものとす

本施行は必要ある場合警察上の強制力を以てす

所有者若は使用權者に對し合理的經營に當り要する費用以上に及ぶ標準を課する場合若は當該人の利用制限を及ぼす場合等には當該人は「國立自動車道」會社より適當に補償を得

補償額にして關係者間に一致を見ざる時は樹業監督局之を決定す

抗告については國家森林長官が「ドイツ」道路規制と總裁と協議の上之を決す之を以て法律手段は最終とす

樹業監督官廳は其の他の法律上の制種は「プロシヤ」並「バイエルン」州にては中央樹業官廳、其の他の地方に於ては地方森林長官之に當る」。

× ×

沿道の統制に關し、以上の如く各國競つて努力してゐるのである。之は防空とも關聯してゐるのかも知れない避難或は防衛活動中の道路が爆撃された沿道の建築物の散亂によつて交通に支障をきたさない様な考へ方かも知れない。本稿は英國の夫れに依りて、その必要な理由及統制法の精神を紹介して見よう。

× ×

英國都市計畫の權威「アンウイン」博士によると、幹線道路沿ひの土地の利用が無統制の下にある場合にあつては、土地所有者は連擔連續する住宅を沿道に次々に建築して毫も差問ないのであるから其の結果、幹線道路は各所に横斷路が出来て、車の出入を頻繁に許るさざるを得な

い。商店、工場、其の他各様の建物が建つに及んでは車量は増し、停車、駐車、車返しは頻繁となり、各所に危険地帯を發生して、交通を阻害すること益々激烈となる。惟ふに道路の交通包容量は道路巾員に依存すると同程度に於て交通の流れを阻止する障害物の多少に依るのであるから、沿道開發といふことはもはや交通系統の能率の上に無視することの出来ない關心事となつて來た。されば幹線交通計畫と沿道の開發（紹介者註、従つて受益者負擔制度の再検討といふことに迄勢ひ發展しよう）とは徒らに併立するを許るされない。即、かゝる併立は 1. 不經濟だといふ點に於て 2. 生命に若くは人體に危険だといふ點に於て 3. 沿道の風致を阻害するといふ點に於て避けねばならぬ。

今少しく以上のことを具體的に記述して見よう。

1. 不經濟だといふこと 所謂周知のリボンデベロツプメントは交通動脈としての道路を阻害することの方が沿道を建築に利用する利益より遙かに大きいといふ點に於て不利である。沿道の開發を許す爲に生ずる各種の障害に備へて放外の廣い巾員をとらせるに要する經費は、道路敷地の買収に當つて沿道を自由に建築せしめるといふ條件を與へて、其に依つて得られる利益（紹介者註、受益者擔金の様な類が）だけでは十分カバーしきれない程大きいのである。經驗から見て、假りに巾員20呎の道路に車の停止することなく且交叉點殆んどなしとした場合の交通の能率は沿道開發に伴ひ生ずる停車、駐車、車返し等の障害ある巾員30呎の道路とほぼ同一のエフィシエンシーがあり、又、巾員40呎の無統制な道路の能率は障害なき且統制ある巾

員30呎の道路の夫に等しいとの見解を採ることが出来る。

新しく幹線道路を築造するとして其の經費は1哩に付六萬ポンド1碼34ポンドそこそこである。10呎即ち1車線の道路の凡の費用は1碼に付五ポンド見當である今若し沿道開發の結果生ずる障害の爲に巾員1車線を擴張するとすれば道路費として1碼に付5ポンドの冗費を費消したものと云ふことが出来る。換言すれば、幹線道路の價値が沿道開發の爲に一割(手ごろの見積である)だけ減じたと見て、全築造費に對する此の損失はほぼ1碼に付3ポンド8シリングに値する。

切取、盛土に關聯して、巾員100呎の幹線道路の築設に當つて平均30呎位の餘裕を見込まねばならぬから、之が爲に延長1,000碼の道路に就き一英町(約1,224坪)の地積を豫定せねばならぬ。そこで上述の通り道路1碼に對する價値の損失は低く見積つて3ポンド8シリングであるから一英町に付375ポンドの費用を他から生み出す必要に迫られる。之は仲々容易なことではない。又、沿道の開發の爲に幹線道路上に於て沿道開發地の上下水施設其他施設の連結とか連結點の修繕等の爲に路面が繰り返り返へされる損失等も馬鹿になるまい。

2 生命其他に對する危害 凡そ幹線道路に於ける自動車速度が時速30哩以下であるといふことは稀である。かゝる時速では普通時速40哩の交通の流れを亂すことにもなる。時には50哩、60哩といふことも普通である。假りに時速30哩として見ても1秒に44呎走ることゝとなる。即ち人がかゝる道路を横切る約5秒間に車は220呎走り得るのである。更に之を時速60哩

とせば5秒間にその2倍走る勘定となるのであるからよく人を轢き倒したり、路面上に駐車したり。方向を轉じたりしつゝある車に衝突するチャンスはしばしば起るのである。沿道が發展開發されるとなると横町が多數に出來従つて幹線道路との交叉が各所に發生し衝突危險は益々激増する。此の交叉點を一々注意しながら運轉するとなると、横町の道路が假りに120碼位の間隔にあるとして、時速30哩で走る車は約8秒毎に各交叉點に來る60哩では4秒毎である。こんな風に氣をくばつて或は其都度除行して運轉するのではやりきれない。少くとも郊外で3分之1哩以上、近郊で2分之1哩以上の間隔で交叉點をパスするのでなければ無理である。假りに3分之1哩間隔でも時速30哩の車で40秒毎に出つくはす勘定である。そこで最近の傾向としては幹線道路沿ひには矢鱈に家を建てさせたくないといふのが常識となつて來た。(即ち Transit Road or Through traffic と Development Road or Local traffic とは計畫的に截然と區別せねばならなくなつて來てゐる)。

3. 風致の阻害 茲に熊々 Unwin 博士の高説を聞く迄もなく米國では交通量の六割位までとかが慰樂用のドライブの爲だからといふので、この問題がやかましい。そこで Highway 築造に際しては造園家の意見を聽かざるを得なくなつて來たといふことを附け加へたゞけで此處は事足りそうである。アンウイン博士曰く「醜くさはしばしば經濟事情を遙かに飛び越へて我慢出來ない代物たり得る場合が多いことがある)と。

又、坦々たる變化に乏しい道路或は醜い道路を何時間もつゝ走る單調さを考へて見度い。操

縦者の神経も爲に甚しく疲れることであらう。快適(Anenity)といふことが道路構築の重要な要素と考へるのも至極當然であらう。

× ×

以上之を要するにリボンデベロツイブメントは

(イ) 沿道の建物に於て用達しつゝ駐車する車つ爲に著しく道路の收容力を減殺し、且つ駐車乃至は頻繁に各所に於て横町から横町へと出入する車により危険を助成すること。

(ロ) 直線的な發展の爲に各種の施設費が不必要に嵩むこと。

(ハ) 沿道の建物に對する各種の施設を路面下の幹線系統に連結する毎に道路の破壊修復が頻繁に繰り返へさるゝこと。

(ニ) 沿道の建物に依つて郊外の風致を阻害すること。

(ホ) 沿道の居住者に對し學校公共建築物等の連絡の悪い(困難なる)こと。

等の悪材料を伴ふものと云へよう。

1935年の The Restriction of Ribbon Development Act, 1935 (沿道統制法)は沿道の開發を強制的に制限する爲に制定せられたもので、又道路當局をして道路用地は勿論道路附近の風致の保存及沿道の開發統制に必要な土地を取得し得る途を開き、且つ駐車施設或は交通障害の防止に關する地方廳の權限の擴大等に資するところある法律である。本法は26條、附表四より成り、その中第1條から第12條迄は専らリボンデベロツイブメントの制限を、第13條より15條は土地取得の件を第16條及第17條は駐車場及道路取付に就いて、第18條より26條迄は附則となつて居る。本法の第1條で、道路當局に交

通大臣に許可を得て道路(之は Highway)を含み且つ更に道路の外側に一定の標準巾員(Standard width)だけ指定する權限を與へてゐる。此の標準巾員には60呎、80呎、100呎、120呎、140呎、160呎、と6種類あつて夫々土地の事情に相應し、將來を考へて適用されるのであつて、指定された巾員内の土地に對しては次の第2條より遙かに強力な制限が加へられるものである。例へば第1條では農業用建築物をも禁じてゐる如き之である。

此の第1條が本法の中心となつて發展するのであつて、即ち第2條には第1條の標準巾員の道路の中心から左右に夫々220呎、のところに後退建築線を設定して農家以外の農業用建築物は許すが其以外の一切の建築物を嚴禁し沿道の風致を維持すると同時にこの範圍内に於ては其の中を通る道路に接続する道路等は欠鱈に之を作り得ぬことゝして、道路附近に秩序ある發展を爲さしめ進んでは集的な聚落發展を助長する手段としてゐるのである。

第3條は第1條、第2條の制限の除外例を規定し、第4條は道路に自由出入を防止する爲に道路の兩側に柵を作り得る權限を認めてゐる。

第5・6條は關係の有權者豪帳、關係道路圖面の備へ付けに關するものである。次に本法は計畫當局(Planning Authority)と恒に協議聯絡を保ち、都市町村計畫と衝突矛盾なき様第7・8條に於て明示してあるのは元々之が都市町村聚落の合理的な發展の統制にあるのであるが一應交通行政にまとめた爲に特に其點を強調したのであらう。第9條は賠償、第10條は宮内省用地に關するもの、第11條は違反者に對する罰則、第12條は制限解除の權限である。

第13條は土地取得の規程であつて、當局に於て必要と認めたる時は道路の中心線から左右尖々 220 碼以内の土地を強制収用することが出来る。之は既に1909・1920年の關係法によつても可能であるが、道路の建築改良の爲ばかりでなく、沿道の展望を阻止する建物の建築を拒避する爲、又沿道風致維持の爲更に勿論沿道の開發を適切に調整する爲等に供せしめんが爲のものである。(然し、之は更に各種の綠地的用途に供し得られる。即ち、かくして留保せられた沿道の土地は綠化せられることが、尤も目的に適ふのであつて、而も沿道に等間隔に街路樹を植栽するのでなくて、不規則に沿道の處々に樹林帯を作つて造園的な効果を出すのが尤もよい。かくすることによつて完全に後方と絶縁する。其れが若し都市の近くであつて市民農園や運動場等に使用することにでもなれば之こそ 1 石 2 鳥であらう。かゝる觀念を更に發展せしめるならば都心から放射狀に延びる數條の幹線に即して左右に綠地帯をとり、之を運動場等に供

用するとならばかゝる施設が集團一聯となつて連り、効果を高め、維持管理も至つて便利に且つ經濟的である。然も、之等の幹線にバスでも走らすなれば、之等の運動場に出かけるにも至極便利だといふことにもなるわけである。下圖は其の一例である。尙、公園綠地第 2 卷第 2 號口繪には此の種の極端な例が載せてある。)

以上で本法の骨子は終つてゐる、即ち、第14條は公有地に關する規則、第15條は土地の強制収用に當り各種權制に對する補償に關するもの16及17條は人の出入頻繁なる娛樂場等の經營者或は特に定めたる建物に對して駐車場をとらしめる規程或は出入口の整備に關するもの、第18・19・20・21・22・23・24條は附則である。以上24箇條より本法は成り立ち、内容は簡略以上の如くであり本法の効果については、所謂リボンデベロップメントを阻止して集團的獨立的發展を助長するものとして都市計畫技術の上に多大の關心が拂はれてゐるものである。

樺 甸 橋 (表 紙 説 明)

本橋ハ治安肅正工作ノタメ國道樺甸敦化線、樺甸縣城ニ沿ヒ緩流セル輝發河ニ架橋セルモノニシテ康徳六年十月十五日若エシ三月末日愈々竣功セリ。是ニ竣功セシ松花江紅石橋ト共ニ當地方ノ治安ノ確立交通産業ノ開發振興ニ寄與スル所尠カラザルト共ニ樺甸縣城ニ一景觀ヲ添フルモノト云フ可シ。今其概要ヲ記セバ次ノ如シ

- 一、橋梁型式 二鉸式構補吊橋
- (イ) 親 線 至二四耗中心麻入二四本線六ツ
撚ワイヤーロープ七本
- (ロ) 吊 材 至一六耗鐵筋
- 二、橋 長 一四七・四米一徑間四九・七米三徑間
橋 員四・三八米 有効橋員三・五米
橋面積六四五・六平米 有効橋面積五一五・九平米
- 三、縱斷内配 1/80拋物線
- 四、橋 脚
- (イ) 甲號塔柱 (二基) 杭打基礎塔材松丸太組立
- (ロ) 基礎 樁 (二基) 長一〇米 巾四・〇米 内
部玉石填充 先端ハ流水ヲ避ケ

- ルタメ鐵飯ヲ張り基礎周圍ニ捨
石ヲ施シ法先ニ蛇籠ヲ据付タリ
- (ハ) 乙號塔柱 (二基) 杭打基礎塔材松丸太組立
- 五、礎着工 礎着工ハ施工時期ト急施ヲ要セシ
タメ「コンクリート」ノ使用ヲ避
ケ「ドラム」巻取式トス
- (イ) 杭 木 松丸太末口二四種 長六・三米
七本二列
- (ロ) ドラム 經五〇種 檜木丸太二組
- 六、設計荷重 一平米當三〇〇疋 群集荷重
- 七、總工費 七八・三四七・五一 (別途七六・四二
三円)