

第6部 国土計畫及地方計畫

その1. 国土計畫及地方計畫概説

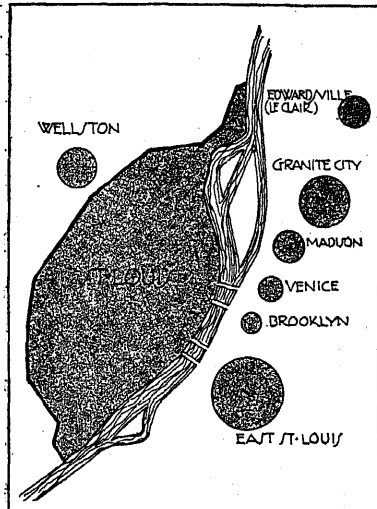
1. 沿 革

都市計畫技術がルネッサンスの都市美期を経て近代形式に入った時には既に地方計畫を約束して居た。

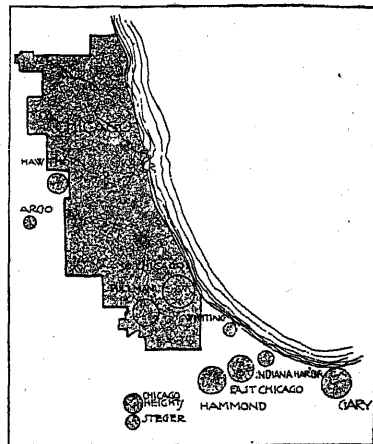
即ち前説の如く産業革命は一方に於て都市内容を惑亂すると同時に、他方大都市に人口を過集中せしめた。

即ち前者に對しては地域制、區劃整理等の技術が整理に努め、後者に對しては田園都市論が対策として出現した(田園都市論に就ては第1部でのべた)。此の田園都市論が即ち地方計畫の第一歩であつたのである。

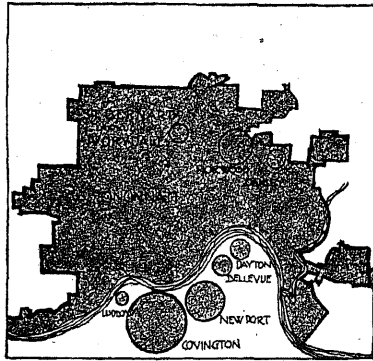
Howard の田園都市論は次で G. R. Taylor により展開され (Chicago, St. Louis 等の工業聚落の改善案として)、Satellite Cities (1915) 論となり、やが



第209圖 St. Louis の衛星都市



第210圖 Chicago の衛星都市



第211圖 Cincinnatiの衛星都市

て此は田園都市の同意語になった。
 かゝる所へあらゆる文化運動の跳躍線となる可き「戦争」として歐洲大戰(1914—1918—1919)が勃發した。當然暫くの間一切の平和事業は停止したのであるが、一度此が常態に復するや目覚ましき進展が此の部門にも見られるに至つた。

即ち先づ歸還兵士に對する住宅補給

問題が必然先行した。これによつて嘗ての發展遅々たりし田園都市は十分に償ひ得る事業となり、到る處で成功をおさめた。

つゞいて一方に失業救済、國力回復、産業振興を主題としての地方計畫が擡頭し、又冬眠状態にあつた大都市問題も人口問題、國民保健等の對象として再び取上げられ、併せて都市計畫思潮の表面をリードした。

即ち年表の示す如く1919年の英國の聯合都市計畫委員會法制の制定を契期となし、1920年には Doncaster 及 Manchester 聯合都市計畫委員會が成立し、同年米國では New York 及その周圍區域に關する調査會が創り、1921年には獨逸のルール地方炭鑛町村組合が成立し、1923年 Arthur Comey が Regional planning theory を世に問ふた。

かくして1924年 Amsteldam に於ける國際都市計畫協議會の7ヶ條の決議の中に次の條項が出た事により世界の都市計畫の動向は「地方計畫」と定まつたのである。

1. 大都市の無制限の膨脹は抑制す可し。巨大都市の現状は中庸都市への警告である。
2. 都市の無制限膨脹を衛星都市によつて防止する事は効果大なりと認める。
3. 都市の密集區域は綠地帯にて包み、郊外を農耕、森林、牧場等々の地帯と

して育成せしめ得る様に爲し、都市郊外を藁の海たらしめざる様配慮すること。

4. 交通問題—特に自動車、バス等の發達に留意し、都市間乃至都市地方の間の交通問題の將來に備ふること。
5. 相互近接せる都市間乃至大都市を繞り小都市が分布される様な地帯にては地方計畫の必要がある。

此等の地方計畫にては上掲 2, 3 乃至 4 項に示せる條項に對し充分の留意を要する。従つて此等の計畫は決して「都市の夫々が自から發展する中に、結局全地帯がつながつてしまふ様なもの」であつてはならない。

6. 地方計畫は伸縮性のあるもので、事情により何とでも適應出来る様なものでなければならぬ。尤もかゝる變更は公共の利害に伴つてのものでなければならぬ事云ふ迄もない。

7. 都市計畫にせよ、地方計畫にせよ、その計畫に確實性を有たしめる爲には地域制に關する法制が必要である。

此れより「Regional planning」の名稱は確實的となり、その運動の方針も稍明確となつた。

1925年 C. B. Purdom は名著“The Building of Satellite towns”を公にし、1926年には Paul Wolf は“Wohnung und Siedlung”^{住宅都市}を世に問ひ、共に理論の整理に努めた。

次で1929年 New York の老大な地方計畫書が報告され、大都市地方計畫技術の規範となつた。

然しながらかく平和運動としてのどかに押し流れゆく地方計畫の底流に深刻な再軍備の急速度の國土計畫が既にひそんで居たのである。

歐洲大戰は「孤立の經濟」の必要を徹底的に戰敗國に教へた。又英佛側が採用した大戰の解決法はその中に當然相手國に再軍備をなさしめる要因を残した。

わけて「食糧の獨立」、「工業原料の獨立」、「軍備擴張」、「國民保健の増進」、

「國防強化」等々は肝に銘じて戦敗各國民の心に刻まれた題目である。

而して、先づ此のコースに於て第一に起つたのが大戰の最も苦慘をなめ、且新しく世界の敵とならざるを得なかつたロシアである。1921年ゴスプラン（國家計畫委員會）を設置し、1929年第一次5ヶ年計畫を樹つるや1933年第二次5ヶ年計畫、1937年第三次5ヶ年計畫と矢繼早々に計畫經濟を樹立し、國土計畫はその第1回の5ヶ年計畫に次ぎ1930年最も必要とする工業、しかも重工業に重點を置き、工業の獨立をめざして樹立された。

ついでに戦敗國獨逸は1933年ヒットラフ政權をとるや、直に第一次4ヶ年計畫（1936年）に第二次4ヶ年計畫を樹てた。而してその計畫の根幹は當然大戰の經驗に最も悔ひる所多かつた所により食糧の獨立、工業の獨立、國民保健の増進、再軍備、國防等の全部に互る對策たる頗る特徴ある工農一致の國土計畫であつた。

又同じく「有たざる國」の範疇にある伊太利もムッソリニ治下（1922年）となるや協同制國家の樹立（1922年）、労働憲章の設定（1927）等と相次で計畫經濟を固め、此の國の問題たる人口問題の解決及食糧問題に重點を置きたる綜合的土地改良計畫を實行した。此は一種の國土計畫的農業地方計畫である。

近く1935年エチオピア戦争に於て國際聯盟より經濟封鎖をうけた事は伊太利アウタルキイの動きに更に更に拍車をかけて居る筈である（但し一般に云ふ國土計畫なる形は未だ採つて居ない）。

かく「有たざる國」の一聯が大なり小なり戦後即刻國土計畫體制下に入つた時に、他の「有てる國」はどうであつたか。彼等も亦1929年のウォール街を震源とするパニックにより此の途に進むの止むなきに至つた。

尤も以上の國々が軌を一にして強權國家に轉身して居た事が國土計畫の實踐を一舉手一投足の勞と化してゐた事は事實であり、従つて此等「有てる國」が澎湃たる自由主義經濟の中にあつてそのまゝにこの形式を追はんとする事は、やゝもすれば拱手長嘆の憶ひを深からしめてゐる事も事實である。少くもそれ

は前者の如き明快一路を進んでは居ない。

先づアメリカは1929年の破局を収める可く1933年産業復興法（National Industrial Recovery Act—N. I. R. A.）を設定し、それに基き國土計畫委員會（National Planning Board）、テネシー豁谷局（Tennessee Valley Authority）等を設けて居る。

此に對し英佛の計畫經濟樹立は頗る遅れ、前者は1935年のヒットラフの再軍備宣言に次で同年伊太利により地中海制覇破らるゝに及び、初めて1936年食糧國防計畫局を設け本格的國防計畫に入つた。佛蘭西も恐らくは1938年軍需工業の國有に乗り出して以來の事であらう。とまれ何と云つても兩國共に未だ國土計畫前夜と見る可きである（佛蘭西政府が外客誘致による收益を計算に入れ、その増加に留意してゐる事が佛蘭西の地方計畫の特徴となつて顯はれてゐるのは興味深い）（1937年の外人旅客收益は22億フランである）。

かくして地方計畫は産業革命の戰場たりし英國に起り、戦後漸く形を整へんとしつゝ、しかも「經濟の自由」により却つてその歩みを遅々たらしめられて居る時に、有たざる國の一聯により國土計畫に迄飛躍させられて今日に入つた。恐らく暫くは此の有たざる國々の國土計畫が此の分野の指導原理となるのであらう。

たゞ「孤立經濟」が結局文化史の正統な發展的動向でなく自由主義克服の一手段なりとするなら、これも或は「しばらく」の原理に終るのかも知れない。

やがては此の上位にある廣き立場に基礎づけられた國土計畫精神が、此の形式を止揚するのであらう。

2. 現代に於ける國土及地方計畫の諸形態

斯くして國土及地方計畫は今日漸く開花期にあり、その學的整理をまつ許りである。その既存のものゝ形式を1937年の巴里國際住宅及都市計畫會議の報告書より（主題の明なるものを）求むれば次の如きものがある。

地方計畫

再編成性の地方計畫

- 大都市處理性のもの
- 工業地方調整性のもの

振興性の地方計畫

- 工業を振興するもの
- 農業を振興するもの
- 観光慰樂を主體とするもの
- 一般的に諸地方内容を強化せんとするもの

国土計畫

再編成性国土計畫

振興性国土計畫

1937年巴里に於ける國際住宅及都市計畫會議
に報告されたる地方計畫數

國名	計畫區域數
英國	12~10 (案) 英本島
獨逸	18 各邦及ルール炭礦地方
佛國	主要なもの 6 他に多くの遊覽, 温泉, 海水浴地方計畫あり
伊太利	主要なもの 2 ローマ地方, ポンチネ地方
ブルガリア	主要なもの 1 ソフィア新開發計畫
チェッコスロバキア	22 全國的
ポーランド	12 地方的
歐洲	地方計畫案は從來作製されず
和蘭	約 20 地方的
南亞聯邦	地方計畫樹立中
ノールウェー	現在主要なるもの 3 地方的 [オスロー地方, フレデリックスタード及グレンソン地方, ツロンドハイムス地 (用意中)]

その2. 国土計畫及地方計畫の定義及構成論

I. 定義

前章2. に於て現代地方計畫及国土計畫の諸形態を種々羅列したが、結局地方計畫自體が、未だ育成過程にある所から、自から觀念に混亂を生じ易い所がある。

よつて此等を一應整理しなければならない。

先づ以上一聯の現行地方計畫及国土計畫と既存の都市計畫及農村計畫等を通じ見出される技術的通相は

土地を根基とする物的現象を調整、整備綜合し、それぞれの構成要素單獨にては遂げ難かりし全體的效果をあげんとする技術

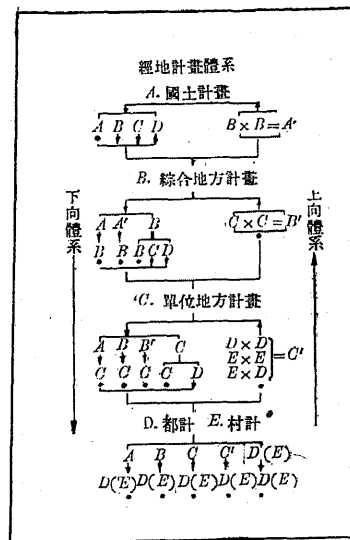
であると云ふ事である。

例へば都市及農村計畫は個人生活を調整しこれに公共設備を加へ綜合し、個人生活單獨にては企圖し難かりし効果を得さしめる。

又單位地方計畫は此の「都市及農村計畫相互」を調整し、綜合地方計畫は此の「單位地方計畫」に、国土計畫は「綜合地方計畫」に同様の調整整備綜合を與へてゆく。

尤も此は個人生活の發展としての説明であるが、國家の命令が下向し「地方」, 「都市」夫々の分擔を求め、その協力により國策を果さんとする時も同様上掲の作用が働いてゆく。

此等の作用を抽出して此を経地計畫と名づけて居るものがあるが、しばらく此の用語を借りるとせばかくの如き技術「經地計畫」が都市農村, 地方, 国土の夫々の擴がりに應じ働く時、夫々都市計畫, 地方計畫, 国土計畫となるものである。



第 212 圖

(備考) ●印は當該計畫に於てなす可き仕事

即ち先づ D (或は E) が自個の力により自個内部に於て成し得可き仕事を $D \rightarrow D$ とする。

然る時 D と隣接する他の D_1 或は D 附近にある他の D_2 との間に生ずる關係は D 一個にては解決出来ない。此の解決は C の仕事となる。

尤も此は C 本來の仕事でないから、此を C' とする ($D \times D$ は D 同志の關係、 $D \times E$ は D と E との關係等の表示)。

C の仕事は C' 或は C 本來の仕事をするのであるが ($C \rightarrow C$)、即ち C と C 間の關係は B' によらなければならぬ。

同様に BB の關係は A' が調整する。

この一聯の上向性 (或は統制性) の仕事が即ち地方計畫本來の仕事なのである。

然るに一方國策に發する下向性 (或は調整性) のものがある。

即ちそれは先づ國土計畫 A に始る。國土計畫 A は先づ自分の國家中央機關にて爲す可き $A \rightarrow A$ をきめる (鐵道、國道、航空路の如き)。

次で A より B に、 A より C に、 A より D に直接任務を命ずる。

B なる綜合地方計畫は何を爲す可きか。先づ A より命ぜられた $A \rightarrow B$ 、及 B, B 間の調定として A' より下向せる $A' \rightarrow B$ も當然の分擔である。

次で B 自體の獨特の立場より自己事業 $B \rightarrow B$ が決定せられ、續いて B 計畫の必要の爲 B より C へ、 B より D へ下向した分擔が命ぜられる。 C にも同様の繰返しにて幾つかの C が決定せられ、 C より D への分擔が下向する。

かくして最後の機關としての都村は5種類の D を有する事になるのである。

これが地方計畫を起縁として、國土及都村計畫を貫きたる經地計畫體制である。

即ち此により都市及農村計畫が個人生活の端にあり、又國土計畫が國家の至上意志の頂にあり、

地方計畫がその間にあつて或時は調整に、或時は統制傳達に全任務を捧げて居るものである事が解らう。

而して又地方計畫の重點が單位地方計畫と云ふ日常の「經濟及生活」單位を構成するものにあるや論を俟たない。

(備考) 現在慣用されてゐる「地方計畫」の語の中には「國土計畫」を含めた廣義のものと國土計畫の一部門としての狹義のものとが混用されてゐる。本書にても以下便宜上地方 (廣) 計畫、地方 (狹) 計畫の文字を用ひる事がある。

II. 國土計畫及地方計畫を支配する現代の特異性

地方計畫及國土計畫の一般的な形式は上述の如くであるが、現代の社會情勢は更に此に現代としての特異なる形式を與へてゐる。

即ち一方に於て政治の體制は「その國家」の要求の強さと相俟つて

「下向性 (或は統制性) を『專一』とするもの」と

「上向性 或は調整性) に『止る』もの」とを分けてゐる。前者は獨逸の如き強統制性の國家の計畫にして、後者は英國の如き自由主義國家が採用者を代表してゐる。

又現代都市は一方に過大都市を生ぜしめると同時に、一方に荒蕪の野を残してゐる。此に對應するものとして地方計畫は、人口再編成の任務を有すると同時に、地方振興の役をも果さなければならない。

即ちこゝに「振興地方計畫」と「人口再編成地方計畫」が分けられて來る。

此の分類は更に又國土計畫の部門でも云ひ得るのであつて、世界的な人口の傾きは一方にロシアの如き振興主義の國土計畫と獨逸の如く人口再編成主義の國土計畫を生ぜしめて居る。

かくして此等の結果は次の如き分類を生ぜしめる。

地方計畫及國土計畫の基礎的分類

方法論より { 統制主義のもの (國土計畫に重點を置く)
調整主義のもの (地方計畫に重點を置く)

目的論より { 振興主義のもの
再編成主義のもの

更に此に後章にのべる處の構法によつて生ずる分類並に實例によるものを加ふれば、現存國土及地方計畫は概要次の如き實際的分類となる。

政策的に
統制主義(主體國土計畫)=甲
地方(廣)計畫
調整主義(主體地方計畫)=乙
地方(廣)計畫
技術的に

單位地方計畫

主として乙によるもの

再編成地方計畫

大都市處理地方計畫

工業地方處理地方計畫

振興地方計畫

鑛業振興地方計畫

工業振興地方計畫

農業振興地方計畫

觀光慰樂地方計畫

公共施設地方計畫

地方強化地方計畫

主として甲によるもの

再編成、振興両者が「厚生」を基調とする

綜合地方計畫(甲、乙)

國土計畫(甲のみによる)

再編成性國土計畫

振興性國土計畫

III. 國土計畫構成要旨

國土計畫に關する限り殆ど英國風の調整主義の方法論では如何とも施すべがない。此はあく迄強統制的なものでなければ目的を遂げ難い。よつてこゝにはその趣旨にて考察を進める事にする。

國土計畫のなす可き任務は定義用圖表に盡してゐる。即ち
企劃(基本計畫の意味)

その規模國土全體にわたるものゝ企劃

厚生計畫(實際計畫の意味)の企劃

人口居住慰樂消費等の部門及其の綜合

産業計畫の企劃

各産業の部門及其の綜合

國防計畫の企劃

「地方」の分立及統合

他の國家の國土計畫との綜合

事業

國土計畫によつてのみ可能なるもの(上向性國土計畫)

國土計畫的に重要なるもの(下向性國土計畫)

企劃はかくして國土計畫の主眼となる。

國土計畫が事業として實際に執行す可きものは、企劃の中にて各地方計畫自體にては實行不可能なるもの乃至國土計畫が人口産業の編成を爲した結果生じたる負價値を回復する事業——例へば國道乃至高速度交通機關の如き——乃至國自體が必要とする國防事業の如きである。他は從つて國土計畫が企劃を示せば地方計畫が此を具現すると云ふ順序を踏む事になる。

此等の獨逸に於ける(從つて獨逸的のものである)大綱は現代に於ける唯一の理論的な實例である。

獨逸國土計畫の中の課題計畫(内務省計畫局譯)

款	項	目	節	細	節
1	國勢調査 (Reichsborschung)				
11	人 間	110 人口動態	.0 概 論 .1 結 婚 .2 出 産 .3 死 亡 .4 移 動	.00 統 計	

	111 人種問題及血統問題 112 國民性 113 權利 (法律) 114 階級制度 115 職業制度 116 監督行政 117 財產收入及貸付金	.0 概論 .1 家族 .2 財產 .1 收入, 實質銀 .2 負債, 利子, 償却, 月額 .3 利子, 所謂「利子の奴隸」の影響範圍 .4 組織的負債償却 .5 土地慣習の信用政策 .6 貸付計畫
12 土地	120 概論; 測量; 材料蒐集並表示 121 地理學 122 地質學 123 礦層	.1 土地の撮影 .2 土地臺帳 .3 空中寫眞測量 .4 高低地圖の作製 .0 概論 .1 氣象學 .2 植物地理學 .3 動物地理學 .4 交通地域 .5 航路 .0 概論 .1 岩石學 .0 概論 .1 石炭 .2 褐炭 .3 泥炭 .4 加里

	124 エネルギーの源泉 125 土壤學 126 土地利用 127 土地評價	.5 瀝青 .6 鐵 .7 鐵以外の金屬 .8 石と土 .0 概論 .1 土質 .0 概論 .1 農業的の土地利用 .2 園藝的の土地利用 .3 農業以外の土地利用 .0 概論 .1 統一價格 .2 收益價格 .3 市場價格	.00 概論 .31 職場用地 .32 住宅及定住用地 .33 休養用地 .34 交通用地
13 勞働及經濟	130 概論: 統計及表示 131 經濟統計 132 交通統計	.1 生産及消費 .0 概論 .1 農民の經濟 .2 純農業以外の園藝及牧畜 .3 定住の統計 .4 工業及手工業 .5 商業 .1 船舶交通 .2 陸路交通 .3 鐵道交通 .4 航空交通 .5 通信	

款 項	目	節	細 節
2 國中央計畫 (Reichsplanung)			
20 計畫學	201 基本的事項		
21 人口計畫			
22 地方地域の 計畫 (Planung des Ra- umes)	220 概 論 221 地方地域に於け る階級職業調整 222 定住地内に於け る階級職業調整 223 地方的の市場法 則 224 分配法則		
23 國勞働計畫 (勞働と經濟)	230 概 論 231 土地計畫 232 食料計畫並に農 産物の生産及加 工計畫 233 工業原料獲得計 畫 234 エネルギー計畫	.1 農 業 .2 園 藝 .3 林 業 .4 漁 業 .5 食料品工業 .6 嗜好品工業 .1 石炭, 褐炭, 泥炭 .2 石油, アスファル ト, 瀝青原料 .3 石と土 .4 鑛 石 .5 鹽, 鹽坑 .0 概 論 .1 エネルギーの獲得 及生産	.14 牧 畜 .11 水

			.12 瓦 斯 .13 温 熱 .14 動 力
235 物資生産及物資 消費計畫	.2 エネルギーの分配 .0 統 計 .1 纖維工業 .2 被服業 .3 建築材工業及建築 關係工業 .4 木 材 .5 石及土工業 .6 金 屬 .7 製 紙 .8 複製, 再製 .9 化學工業 .10 皮革及リノリウム .11 コム及石綿工業 .12 樂器及玩具		
236 社會的勞働秩序 及需要計畫 (消 費指導)	.0 概 論 .1 交換經濟 .2 職業分析 .3 教育及再教育 .4 勞働調整 .5 需要秩序 .6 需要指導		.40 概 論 .41 勞働奉仕 .42 勞働仲介 (職業 紹介) .43 職業教育 .44 再教育 .45 交換力
24 分配計畫	341 市場計畫		.10 概 論 .11 自給自足 .12 世界經濟 .13 經濟政策の立場 .14 自給自足の問題

		.15 國家經濟, 經濟的編成
		.16 經濟問題
		.17 土地慣行の信用組織
	.2 立地計畫	.21 階級職業とその立地, 職場
		.22 食料及加工原料の立地, 農民と職工
		.23 運輸と分配
		.24 工場移設
	.3 價格及費用計畫	
	.4 組織變化	
	.5 工場移設	
	.6 商業(取引)	.61 卸賣
		.62 小賣
		.63 出版業, 仲買並其他商業の補助的企業
		.64 貨幣制度, 銀行制度, 取引制度及保險制度
		.65 交通業制度
		.66 旅館業制度
242 供給計畫	.0 方法	
	.1 電氣	
	.2 瓦斯	
	.3 水	
	.4 重油其他車馬動力	.31 上水供給
		.32 污水利用
243 交通計畫	.0 交通方法	
	.1 水路	
	.2 鐵道	
		.21 旅客交通
		.22 貨物輸送

		.3 自動車道	
		.4 電車	
		.5 道路	.50 概論
			.51 國道
			.52 一級地方道路
			.53 二級地方道路
			.54 自轉車道
			.55 造途道路, 行樂道路
	.6 國立逕信制度	.60 概論	.61 旅客交通用郵便自動車路線
		.62 電信	.63 電話
		.64 ラヂオ	.65 小包
		.66 手紙	.70 概論
	.7 空輸		.71 飛行場組織並土地組織
			.72 航空經營
25 國防計畫	250 概論		
	251 國防計畫と防空		
	252 國家的國境防禦	.1 國境充員	
		.2 人口政策	
		.3 經濟政策	
	253 經濟の防衛計畫		
	254 定住地の防衛計畫		
26 行政計畫	260 概論		
	261 國家の新行政機構		
27 財政計畫	270 概論		
	271 收入		
	272 租稅		
	273 公共財政		

款 項	目	節	細 節
3 地方計畫 (Landschaftliche Planung)			
30 概 論			
31 方 針 :			
國中央計畫及地方計畫	311 定住地計畫の諸要素		
	312 人口政策		
	313 土地及土地經濟		
	314 階級並職業		
	315 所得並財產		
	316 生長する定住者宅地		
	317 家產地定住事業		
	318 經濟的基礎及實收入		
	319 建設計畫		
	320 敷地計畫—農村計畫		
33 定住事業計畫 (Siedlungs-Planung)	380 定住事業計畫の指導方針	1 農業的敷地計畫	.11 農民の配置計畫 .12 農業勞働者の配置 .13 大農業者の餘剩所有地 .14 農業指導員用地
		2 非農業的居住地計畫(工業的居住地計畫)	.21 家產地 .22 指導員定住用地 .23 職 場
	381 公共團體計畫	1 指導方針 2 都市の防空計畫 3 農村計畫及都市	

計畫	4 舊市の疎開淨化
----	-----------

日本國土計畫設定要綱 (昭和15年9月24日閣議決定)

第1 國土計畫設定ノ趣旨

榮國ノ理想ニ基キ、時勢ノ進進ニ對處シテ新東亞建設ノ聖業ヲ完遂スル爲ニハ、東亞諸邦ヲ對象トスル綜合的經營計畫ヲ樹立シ、之ヲ基準トシテ國力ノ飛躍的増強ヲ圖ルノ要緊切ナルモノアリ

即チ日滿支ヲ通ズル國防國家態勢ノ強化ヲ圖ルヲ目標トシテ國土計畫ノ制ヲ定メ、地域的ニハ滿支ヲモ含メ、時間的ニハ國家百年ノ將來ヲモ稽ヘ、産業、交通、文化等ノ諸般ノ施設及人口ノ配分計畫ヲ土地トノ關聯ニ於テ綜合的ニ合目的ニ構成シ、以テ國土ノ綜合的保全利用開發ノ計畫ヲ樹立シ、一貫セル指導方針ノ下ニ時局下諸般ノ政策ノ統制的推進ヲ圖ラントス

第2 計畫ノ種別並運用

1. 日滿支計畫

日滿支三國ヲ通ズル國土ノ綜合的利用開發ノ計畫ニシテ其各國ヲ以テ各單位地域トシ、之ニ對スル人ト施設トノ合理的配分方針ヲ策定スルモノトス

日滿支計畫ハ關係各國ノ行フ國土計畫の事業策定ノ基準タルベキモノニシテ、皇國ニ關シテハ中央計畫策定ノ基準タルモノトス

2. 中央計畫

中央計畫ハ内外地全般ヲ對象トスル計畫ニシテ、日滿支計畫ヲ基準トシテ策定ヲ圖ルモノトシ、内外地各地方ノ特性ヲ發揮セシメ國家的見地ヨリスル國土ノ綜合的利用開發ノ計畫ヲ樹立スルモノトス

中央計畫ハ各廳所管行政ノ基準トナリテ運用セラルベク、内地ニ於ケル各單位地域別地方計畫及外地ニ於ケル開發計畫策定ノ基準トナルノ外各廳所管ノ事業トシテ直接實施セラルベキモノトス

第3 策定要領

1. 國土計畫ニ關スル調査、研究、立案ハ本計畫設定ノ趣旨ニ鑑ミ國家ノ綜合國防力ノ増強ヲ圖ルノ見地ヨリ常ニ發展的ニ統一的ニ之ヲ行フモノトス

2. 計畫立案ハ一定ノ目標時期ヲ定メ、日、滿、支、南洋ヲ含ム東亞共榮圈ノ確立ヲ圖ルヲ目標トシテ之ヲ企畫スルモノトス

3. 計畫ニ當リテハ國土ノ愛護保全ヲ旨トシ、綜合的的交通計畫、綜合的の動力計畫トノ有機的關聯ニ於テ産業及人口ノ統制的配分ヲ圖ルニ重點ヲ置キ、常ニ防空上ノ考慮ヲ重視スルモノトス

4. 經濟ニ關スル計畫ニ付テハ東亞共榮圈内ニ於ケル資源ノ開發、保全、涵養ニ依ル必要物資ノ確保ト其適正ナル交流配分ヲ圖リ、併セテ國際經濟ニ於ケル優位ノ獲得ニ努ムル

ヲ以テ目的トス

5. 人口ニ關スル計畫ニ付テハ人口ノ量的質的増強ト之ガ地域の職能的ノ適正ナル配分ヲ圖ルヲ以テ目的トス
6. 基礎調査ハ各廳ノ調査ヲ統合シ、民間ノ協力ヲ得テ内外ニ互ル關係資料ノ整備ヲ圖ルモノトス

第4. 主要策定事項

1. 日滿支經濟配分計畫
2. 工業業配分計畫
 - イ. 重化學工業ノ業種別配分計畫
 - ロ. 輕工業ノ業種別配分計畫
 - ハ. 工業地帯配分計畫
 - ニ. 鐵產資源開發計畫
3. 農林畜水産業配分計畫
 - イ. 農業計畫
 - ロ. 林野計畫
 - ハ. 水産計畫
4. 綜合的交通計畫
 - イ. 内外地交通通信整備計畫
 - ロ. 東亞交通通信整備計畫
5. 綜合的動力計畫 (燃料ヲ含ム)
6. 綜合的治山治水及利水計畫
7. 綜合的人口配分計畫
 - イ. 都市配置ニ關スル計畫
 - ロ. 職能別人口配分計畫
 - ハ. 地域別人口配分計畫
 - ニ. 綜合的移民計畫
8. 文化厚生施設ノ配分計畫
9. 單位地域別計畫ノ基本方針

第5 事務ノ機構並其運用

1. 國土計畫ハ内閣總理大臣ノ主管トシ、其事務ハ企畫院ヲシテ掌ラシム
 2. 内閣ニ官制ニ依ル國土計畫委員會ヲ設置シ、國土計畫ノ策定並運用ニ關スル諮問機關ヲシムルコト
 3. 各廳ハ國土計畫ノ策定ニ參畫シ、其所管ニ從ヒ、計畫ノ内容タル事項ノ調査、計畫、實施ヲ掌ル
- 内閣總理大臣ハ各廳ノ行フ事業ニ付國土計畫ノ適用上必要ナル統轄ヲ行フコトヲ得ルモノトスルコト

地方計畫ニ付テモ内閣ニ於テ之ヲ統制ス

4. 各廳ニ設置セラレアル各種會議、調査會、委員會等ハ必要ニ應ジ國土計畫委員會ト密接アル連絡ヲ保持スベキモノトシ、之ガ連絡ノ方法ニ付テハ別途考慮スルモノトス
5. 日滿支計畫ニ關スル滿支兩國トノ連絡ハ各關係所管廳ヲ通ジテ之ヲ行フ
6. 中央計畫ノ外地ニ於ケル實施ハ一般的ニ各外地官廳ノ所管トシ拓務省 (關東州ニ付テハ對滿事務局) 之ヲ統制ス

滿洲國綜合立地計畫策定要綱

(康德7年2月26日國務院會議決定)

第1 方針

國家永遠の調和的發展を計ると同時に日滿を一體とせる綜合國力發揮の建前に從ひ國防並に資源開發の緊急要請に基く重要諸國策の完遂に資せむが爲接據地域との關聯を考慮しつゝ調査及資料の集成により綜合立地計畫を策定し以て右諸國策の地域的配備又は空間的規整を行はむとす。

第2 目標

甲. 主目標

1. 産業立地
 - (1) 工業立地 (業態別配置)
 - (2) 農業立地
 - 作物別配置 (特用作物, 鹽田)
 - 未利用地開發 (水田造成, 濕地開拓, 曹達地帯改良)
 - (3) 林野, 牧野並に漁場立地
2. 人口配置
 - (1) 開拓地揆定
 - (2) 勞働力配置
 - (3) 都市農村の人口調整
 - (4) 居住計畫 (人口配置に伴ふ衣食住計畫)
3. 交通網計畫
 - (1) 空路及空港
 - (2) 鐵道網
 - (3) 自動車網及道路網
 - (4) 内陸水路及運河
 - (5) 海運及港灣
 - (6) 通信網

乙. 副目的

- (1) 理水計畫 (治水, 利水)

- (2) 都邑配置計畫 (性格別, 規模別配列)
- (3) 行政區劃 (省縣旗市の廢置分合, 官廳立地)
- (4) 厚生計畫 (學校, 病院, 慰樂施設の配置)
- (5) 神社, 寺廟, 景觀地區の設定

第3 要 綱

1. 調査項目 (大要)

項目の選定並に配列は目標に應じ重點主義を以て其の精密度を定む (別紙參照) と雖も大要を列記すれば左の如し。

- (1) 自然環境
 - 位置, 地形, 地質, 土壤, 氣象, 水
- (2) 人口
 - 沿革, 密度, 構成, 分布, 増減, 移動
- (3) 聚 落
 - 沿革, 分布, 構造, 形態, 生態, 都邑
- (4) 資 源
 - 生物, 鐵礦, 炭層, 油層, 岩質, 電源, 工業水, 天然瓦斯
- (5) 勞働力
 - 量, 質, 勞賃, 需給關係
- (6) 生 産
 - 1. 農 業
 - 耕地, 經營, 耕種, 役畜, 副業, 實績, 地價, 地代
 - 2. 牧 畜
 - 牧地, 畜種, 飼育, 飼料, 施設, 實績
 - 3. 林 業
 - 林野, 林相, 樹種, 伐採, 造林, 營林
 - 4. 鑛 業
 - 業種別の分布, 實績及經營の現況
 - 5. 工 業 同上
 - 6. 其の他
 - 水産, 狩獵, 手工業
- (7) 流 通
 - 1. 交 易
 - 出廻, 集散, 取引, 物價
 - 2. 貿 易
 - 3. 金 融
 - 金融機關, 資本, 融資方法, 金利

- (8) 消 費
 - 指向, 數量, 市場
- (9) 交 通
 - 交通網, 交通機關, 輸送力, 運賃, 通信機關, 通信量
- (10) 右調査に伴ひ左記各項をも併せ調査す

- 1. 社 會
 - 構成, 慣習, 制度, 民性, 災害, 犯罪, 施設
- 2. 文 化
 - 道德, 信仰, 教育, 藝術, 施設, 言語
- 3. 生 活
 - 住居, 衣服, 飲食, 調度, 疾病, 慰樂, 體位
- 4. 沿革 (人文的發展過程)
- 5. 其の他

2. 調査地域

- (1) 調査地域は全滿とす
- (2) 間島省, 東邊道地域の調査に當りては北鮮事情をも併せ考ふるものとす
- (3) 熱河興安地區の調査に當りては蒙疆, 北支との關聯を特に考慮す

3. 調査並計畫の順序

- (1) 先づ既存資料を蒐集整理し然る後實態調査をするものとす
- (2) 康德7年を起年とし2箇年を以て綜合調査並に綜合計畫を概成す
- (3) 綜合計畫に即應して地域計畫を樹立す
- (4) 特に緊急を要する地域計畫 (北邊地域, 南滿重工業地域) に付ては綜合計畫と併行的に進捗せしむるものとす

4. 機 構

- (1) 企畫委員會に綜合立地計畫委員會を新設す
- (2) 委員會の委員として政府中央, 地方諸機關, 軍, 關東局, 滿鐵及民間有力團體を動員協力せしむるものとす
- (3) 委員會の事務主體は總務廳に置くものとす
- (4) 必要に應じ地方に地域計畫委員會を設くるものとす

第4 措 置

- 1. 都邑計畫委員會及國道會議等と本計畫委員會との關係は別途調整す
 - 2. 綜合計畫の完成前に提案せられたる地域計畫に付ては本計畫委員會に於て之を審議検討す
 - 3. 本計畫策定に伴ふ所要人員は別途之を増員するものとす
- (備考) 1. 本計畫は日滿支綜合計畫に照應し又之を促進するものとす
2. 本計畫は關東州計畫と實質上照應聯繫せしむるものとす

IV. 「地方」構成要旨

(此處では強統制の場合に限らず一般的に考へる)

以上国土計畫及地方計畫を定義づけるに際し併せて都市計畫との通相をのべたが、一方此の兩者の間には構法技術に於て根本的に異なるものがある。

即ち先づ都市はその構成内容が

商業 (農業対象のものをも含む)

工業 (必ずしも條件ではないが)

文化施設

行政中樞

居住施設

等であり、その外周以外には農業を介在せしめざるを特徴として居る (農業を介在せしめざるを以つて都市の定義としてゐるものもある)。然るに「地方」に於ては上記の諸内容を都市の中に極限し、茫漠たる面積の大部は

大面積の農業地域

であり、時にその一部に

未開發資源

を藏して居る。又一方都市に於ては

行政が單一であり

統制をうける單位が個人

である所から布置計畫は可なり自由であるが、

「地方」に於ては

行政廳は複合して居り

統制をうける單位が都市農村等の共同體

である所からその布置はしかく自由ではあり得ない。

又、都市は

人口密度大且その増加力も大きいから交通施設等の公私企業に計畫性を有たし得るが

「地方」では總てその逆である (即ち地方計畫に於ては發展を見越して電車網バス網を自由に敷設し置くと云ふ様な事は至難である)。

此等の相違は地方計畫技術を特色づけ、その工學技術の活動的範圍を制約する (或意味で生産技術的であり、改良的である)。

1. 構成順序

かくして地方構成方法は都市構成方法に多少の修正を加ふる事なくしては用ひ得ざらしめる。例へば都市計畫上重要であつた

成團及その分封等

の如き技術もそのまゝにては大した意味も實効をももたらさない。勿論そこに工業、農業等による一種の「地帯」は成立する。

然しそれは農業以外に於ては都市計畫の場合の如く顯著な形式のものでなく、都市を據點として點々と系列するに過ぎない。又此を系列的に成團せしめるにしても都市計畫地域制の如く保健本位の「建築的」のものであるよりは明に生産自體的のものでなければならぬ。

よつて此の際は成團の用語は此を成圏に變へる方が適切となる。かくして構法順序は

地方圏の定立

成圏

圏の大きさの決定

圏内地帯の機能別

都市の機能定立とその系列化

資源調査

整備

組系

等となる。

都市計畫に於ける中心設定の技術は、此の際は都市の機能定立及その系統化の技術に變る。整備は都市計畫に於ける建築的な色彩が著しく土木及造園的に傾いて來る。

即ち造形、都市美と云ふ様な部門は河川改修、防空設備、大綠地と代る。

組系が全體の布置を意味化する點に於て何等都市計畫技術との差はないが、たゞそれは都市計畫の時程創造的であり得ない。

尤も新しき資源等の出現に依り都市計畫以上の變化を見せる事がないではないが、それにしても既にそうなればそれは都市計畫の問題になつてゐる。

又こゝに都市計畫に對し最も特色あるは資源調査であるが、此は都市に於ては殆どない事であり、又「地方」となれば必ず「ある」事になる。

此を「調査」に止めるは概ね此は公共の調査に應じ民間が活動す可き性質にあるからである。

2. 地方構造により生ずる構成手法

今此の構法に應じ先づ成圏計畫を爲さんとして再度都市計畫と異なり、問題の簡單ならざるを發見する。即ち此等の組成對象たる地方の内容が技術的に見て都市の如き單一體でない事である。

即ち都市計畫の對象たる都市の内容は頗る單純で、大別すれば

行政的なるもの }
商業的なるもの } が大體機構を成し

工業的なるものが此等に外接しつゝ、從ふ

と云ふ形であつた。

即ちそこに計畫の單純性がある。

然るに此が「地方」となると特に「現代の地方」に於ては決して過去の如く「農工商政治」が完全に一ブロックを成してゐる事なく、特に農工の二つは明快に分離してゐる。

從つて又「農業の成果たる都市系」と「工業の形成する都市系」は目から別系を成し得る事になる。

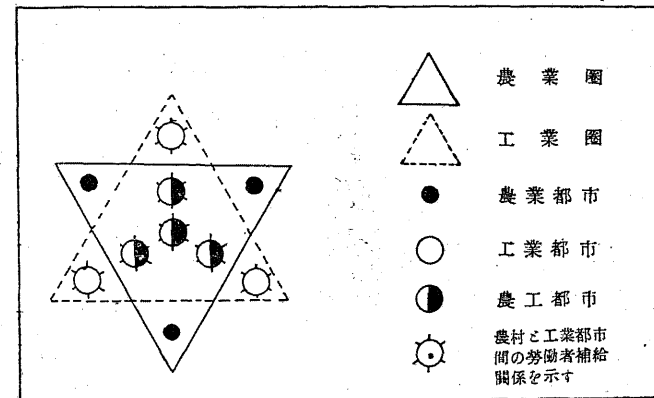
たゞ「農業の都市支持力の微弱性」と「農村労働者の工業支持力」の強さが漸く此の疎遠化を調整し、

農業系列の「文化」、「消費」等をして工業都市に依存せしめ

又工業をして労働力に於て農業に依存せしめる

等の形で形式上の融合を成さしめんとして居るに過ぎない。

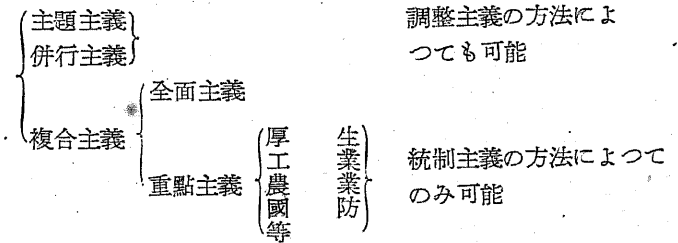
此の關係を圖示すれば下圖の如くなる。



第 213 圖

即ち同一地帯に於て二つの（或は二つ以上の）成圏が重合して成立し、都市は恰も此を紡ぐ楔子たらんとする形を採る。

かかる場合考へ得る構成手法は次の如く多様に存在し得る。



主題主義 此は既存の地方計畫の形式である。即ち或「地方」の必要とする目的を捉へ、その目的を主としてその地方を計畫する。

云ふ迄もなく此は企圖し得る所狭く國土計畫の一環たり難く、地方計畫の正統たり得ない。

平行主義 此は農業計畫、工業計畫等を各獨立して併行せしめ、その間の公共施設のみを縦貫的に計畫せんとする如きものである。

此は自由主義の高度なる政體にて、行政間の Section が深き溝梁を成し、一方又資本も高度なる自由を克ち得てゐる様な場合せめて此の體制の許容する範圍の國土計畫乃至地方計畫を具現せんとする場合の手法であるが、事實に於てはかくの如き方法にては少くも人口問題に關する限り何等手を施すすべがない。

又産業計畫としても各産業間の有機的な關係は得難く、結局に於て此は既往の行政に對し振興的な効果を添加するに止る形式にすぎない。世界的にはイタリーが此の形式を標榜してゐる。

複合主義 此は行政相互乃至資本と行政の間の Section を徹し、總てを融合せしめて成果をあげんとするので、地方計畫がかくある可き本來の形式である。

その中全面主義と云ふのは總ての部門に重點を偏せしめる事なく、全面的に進展せしめんとするので、最も理論的なものであるが、實例を有たない。

重點主義は各部門の中國家が最も急務とするものを根幹とし、他は此に屬せしめんとする形式である。例へばロシアが工主農従とし、獨逸が農主工従の形式をとれるが如きものである。

云ふ迄もなく以上諸構法の中主題、併行の二主義は調整的な方法によつて「も」可能であるが、複合主義のものはたゞ統制的な方法によつて「のみ」可能となるのである。

3. 成 圈

かくして地方計畫は先づ「いかなる構成手法を採る可きか」を決定し、次でその構法に應じ成圈組系して行く事になる。

而してその構法採否はその國家の意志の程度により決定せられる。

こゝには將來我國の進む可き路にして且現實に近きものとして複合重點主義のものについて考へて見る。

先づ成圈であるが、いかなる文化部門の「圈」を重點とするか。

それから考へを出發せしめなければならない。

これについても二つの考へ方が存在し得る。

一つは即ち上來屢々例示せる如く工農商等々の組成する「生産機能」の單位を以つて圈とする方法、他の一つはそれ等の生産を基礎としてその上に營まれてゐる消費生活を單位とするのである。前者を生産地方圈とするなら、後者は生活地方圈となる。

恐らく此の兩者夫々の圈が複合するを以つて理想とす可きであらうが、かくの如きは立地條件及夫々の組成の本質上より望み得ない事前述の如くである。

よつて自分は都市自體の構造より見て、むしろ此の「各部門と關係あり、その上部構造たる」生活部門を以て地方圈の基礎となすを實現性あり實効多きものと見る。此の場合若し生産地方圈が此の生活地方圈をこへて出る時は、必要に應じそこに綜合地方圈を成さしめれば足りる（而して少くも工業圏は此の生活圏以内に入る）。

自分はかくして成立したる生活地方圏を假りに「邑」（或は府、邦等）となづける。此れは結局大都市たると否とを問はず現代に於ける人類生活の日常社會單位は此の大きさにあるとなす謂である。

此の邑の發達が過冗なりし場合が所謂過大都市であり、發達不完全なるものが在來の觀念に於ける「地方」である。

思ふに計畫の理想は人口の過剰にあらず、さりとて「社會施設」を支持し得ざる貧しさであつてもならない（此點大都市論者なるものあつてよい譯である）。

計畫の理想は現代大都市の「施設」を克ち得て、しかも現代の田園の利點を兼ねるものでなければならぬ。その爲には、現代大都市の人口をその許し得る

限りの「日常生活の最大半径内」に分散せしめる以外に方法はない。

此の方式を大都市に適用せんとするのが大都市地方計画であり、此を「地方」充實に適用せしめんとするのが所謂地方計画の目的の一つでなければならぬ。

邑とはかゝる相に迄高められたる単位地方である。

邑とは「無組織の人口分散體」に非ずして全體として「一つの生を楽しむに足る組織」なる事及大都市價値を有つと、同時にあらゆる田園の美果をも兼ね備ふと云ふ意味である。

此の圈の大きさは現代諸地方計画の案より見て、地形的制限なき限り自分は40~50軒半径なりと考へる。

4. 都市機能の定立

然らば此の圈内構造は如何に。此を都市機能の定立によつて示せば次の如くなる。

先づ自分はこゝに Gottfried Feder の提案せる人口2萬なる理想都市の構造に教へられる。

彼は彼の提案する小都市内に於て日常中心、週中心、月中心と生活中心を規定して行つた。此は事實實現不可能で、人口2萬位の徒歩半径内の都市はかゝる局限生活を営まない。

むしろ自分は此の案を此の単位地方「邑」の構造に適用する。

先づ此の圏内に小都市を布置する。それ等の都市は必要に應じ時に農業都市であり、時に工業都市である。

此等の都市の中「圏の中樞」に近きものを文化部門乃至政治部門の都市たらしめる。

此は一都市にて總てを兼ねるもよく、二三にて分化分擔するもよい。

又此等の都市の中秀麗なる山麓、湖邊、海岸等に近きものは慰樂都市ならしむる等、夫々「邑」の要する一機能を分擔せしめる。

而してそれ等の中にて各都市は少くも毎日中心たる内容を有し、又都市の中

には週末中心たる施設、月末中心たる施設を備へるものもあらしめる。又此等の幾つかの単位地方が聯合する時それらの中の或都市は季末中心となる。

地方を構成する都市の支配領域及人口

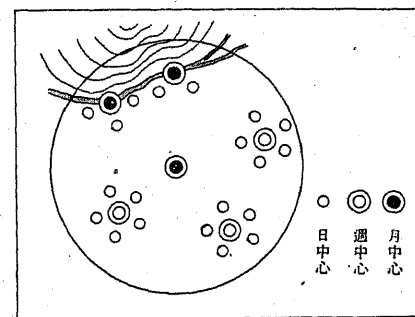
機能	人口	領域半径
季末中心	20~50	100軒
月末中心	10~20	30~40
週末中心	5~10	10~15
日常中心	2	3~5

以上主として都市系的構成をのべたが、農業部門としては此の面積内にて食糧の自給を得せしめるのが理想である。

恐らく此の點より逆算して夫々の都市人口が限定されてゆくのであらう。

$$\frac{(\text{都市人口} + \text{農業人口}) \text{人口當り所要食糧}}{\text{單位耕地面積生産量}} \times K = \text{全面積}$$

Kは全面積の中耕地として利用可能なる面積の比率



第214圖 邑の構成

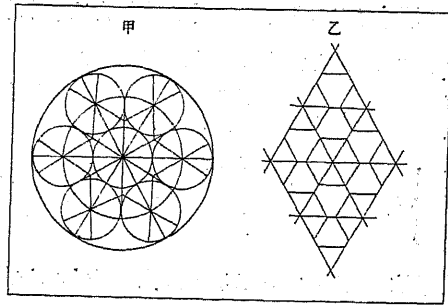
5. 組 系

然らば此等の組系を如何になすか。此に對しても亦2説あり得る。

即ち此の生活組織を主體として放射循環體を組みゆくと云ふ案と、Comeyの如く六角網により此を如何様にとも活用し得る様組系する案——とである。

然し恐らく夫々の都市内の施設は、夫々の都市直周の人口量のみには支持し難からう。此は必ず

施設規模=C(直周人口+支配圏内人口の積分量)

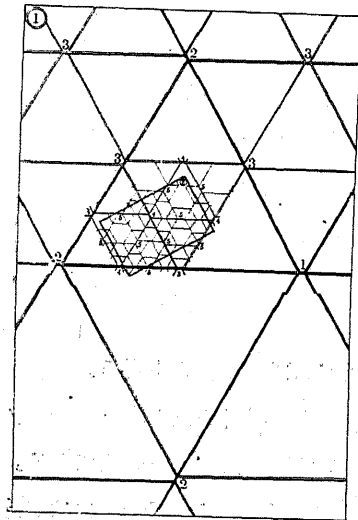


第 215 圖

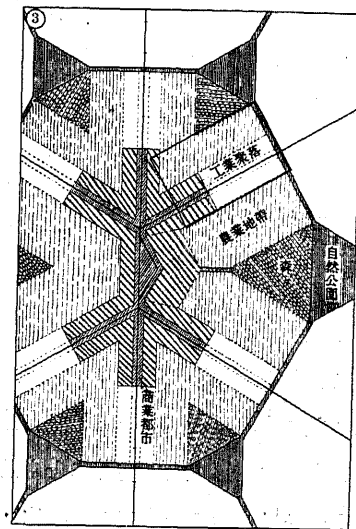
となるを要する (Cはたゞ兩項が比例するの意)。

よつて生活系の組系機關たる可き交通機關は、あく迄甲形式でなければならぬ。

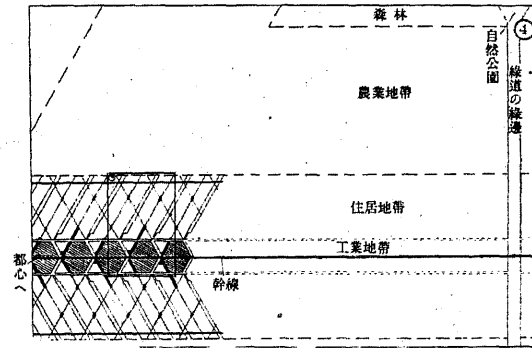
然し農工業の生産は必ずしもこれと一致する事なく、むしろ自由なる形式を要求しやう。よつて此に應ずる道路網は乙を以つて適當とする。



第 216 圖 コミイ案地方網



第 217 圖 コミイ案都市部



第 218 圖 コミイ案工業集落(第 217 圖の一部の擴大)

組系細部たる

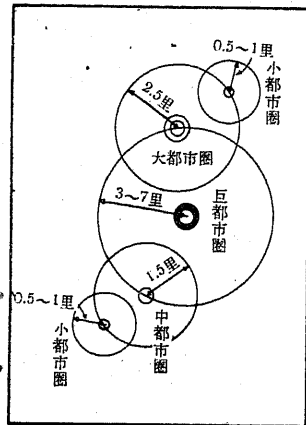
都市相互の距離

都市の規模に應ずる組合せ

等に関しては次の諸資料が参考とならう。

我國大平野都市分布状態

地方名	15軒以内	30軒以内	60軒以内	80軒以内	100軒以内		
關東平野	市川川	横口崎	濱千大浦	熊葉宮和	谷浦越子	水戸桐足高前甲沼	戸宮生利崎橋府津
攝津平野	西界尼	宮ヶ崎	神奈岸	戸良和田	明和歌大京	石山津都	姫路
濃尾平野	瀬一桑	戸宮名	岐大岡四	阜垣崎日	豊津	橋	宇治山田濱松



第219圖 濃尾平野の聚落構成

巨都市圏	3~7里
大都市圏	2.5里
中都市圏	1.5里
小都市圏	0.5~1里

關東平野各都市通勤圏

東京市	20軒	八日市場町	10軒
横濱市	15	大田町	10
宇都宮市	15	熊谷市	10
水戸市	15	高崎市	10
平塚市	10	前橋市	10
八王子市	10	桐生市	10
千葉市	10	古河町	10
川越市	10	栃木町	10
大宮市	10	烏山町	10
野田町	10	土浦町	10
銚子市	10		

Gottfried Feder の調査

都市	人口	隣接都市	
		距離	人口
Eschwege	13,000	37	40,000
		41	48,000
		41	180,000
Velzem	13,000	32	31,000
		43	16,000
		54	28,000

Schleswig	21,000	27	20,000
		30	67,000
Wernigerode	38,000	22	23,000
		37	14,000
		49	17,000
Neustettin	16,000	55	14,000
		63	43,000
Neuruppin	21,000	64	4,240,000(Berlin)
Bitterfeld	21,000	33	61,000
		29	210,000
		31	24,000
		31	710,000
		46	14,000

その3. 地方計畫の法制

地方計畫に關する本邦の法制は出づ可くして未だ出でない。

諸外國に於ても法制未だ都市計畫程完備せず、いかに此の途の難きかを示して居る。

参考として外國に於ける地方計畫法の解説せしものを掲げる(内務省計畫局編纂)。

英國—1932年都市計畫法(市町村計畫法) Town and Country Planning Act

- (1) 本法による計畫は計畫を適用する區域内の土地の開發を統制し、健康と快適と便利とを確保し、現存建物又は建築學上、歴史上若は美術上價值あるもの及名勝地を保存し並に都市と農村とを問はず一般に現存の便益を保護する目的を以て、建物の存否に拘らず何れの土地に於ても之を設定することを得るものとし(第1條)、以下の各項の外特殊の規定として特殊建物の保存(第17條第42條)、法定企業者の土地建物の保護(第41條)、王宮及御苑附近地に關する計畫作成、土地取得の制限(第43條)、滿湖面下の工事制限(第44條)、樹木の保存(第46條)、廣告物の制限(第47條)等に關する規定あり
- (2) 管轄廳本法に於て計畫を作成、採擇又は施行するもの、即ち管轄廳は地方廳 Local Authorities 若は聯合委員會 Joint Committee にして、此に地方廳と云ふは、倫敦市 the City of London にては倫敦市會 Common Council of the City of London、倫敦府 the County of London にては倫敦府會 the London County Council、

其他の地にては市會 the Councils of County Boroughs 又は郡會 the Councils of County Districts を意味す(第2條), 2以上の地方廳が聯合して計畫を作成せんとする時は聯合委員會を任命し, 又主務大臣が關係公署の申請により命令を以て聯合委員會の設置を命ずることを得(第3條, 第4條)

(3) 計畫の作成

(イ)作成手續 地方廳若は聯合委員會は當該地方廳の管轄區域若は聯合委員會の關係公署、管轄區域内及其の附近地に付き計畫を作成すべきこと、又は右の土地の所有者の全部若は一部の提出したる計畫を採擇すべきことを決定することを得、右の決定には主務大臣の認可を要す(第6條), 大臣は原計畫を變更若は取消して自ら計畫を作成するを得るものとす(第8條)

(ロ)補助計畫 Supplementary schemes 「地方計畫」(即ち本法若は廢止せられたる都市計畫法又は地方行政法40條乃至45條の何れかにより聯合委員會が作成したる計畫)が施行せらるる場合には、地方廳若は聯合委員會は地方計畫の施行せらるる土地に付補助計畫を作成若は採擇することを得

補助計畫が實施せらるるときは該計畫に包含せらるる土地に關しては地方計畫は取消されたるものと看做す(第9條)

(4) 計畫の内容としては「施行區域を決定」し、「施行廳を指定」すると共に「其の施行區域内の土地開發を禁止又は調整し、且一般に計畫目的の遂行、殊に本法第2表の事項を處理する爲必要又は適當なる規定を設く」べきものとし、殊に「適切なる計畫又は開發に資する爲には法令、條例又は規則の効力を停止せしめ得」るものとす(第11條), 而して第2表の事項左の如し

1. 街路道路其他の道、教會道を含む現在道路廢止及附替
2. 建物、工作物、建造物
3. 公私の空地
4. 宗教用建物、牧師邸宅及墓地の敷地の留保
5. 飛行場用地の留保
6. 塵芥等の處理處分
7. 下水、排水及下水處理
8. 照明
9. 水道
10. 以上の事項に關する附帶工事
11. 道路に關する地役權其他の私權の消滅變更
12. 責任廳又は地方廳の取得したる土地の管理處分
13. 立入調査の權限
14. 責任廳の障害物移轉除却破棄權
15. 責任廳と所有者又は所有者相互間の協定權

16. 計畫目的助成の爲人的物的財産を受領することに関する責任廳又は地方廳の權限及斯る財産又は金錢の管理規定並に斯る財産又は金錢の讓渡證書に付ては「永代所有及慈善的使用法(1888)年に基く登録を免除する規定
17. 法令に必要な變更を加へて適用すること
18. 計畫實施の爲本法の規定を施行し又は補充すること計畫に違反せる者に對し罰金を科すること及び即決裁判に於て之を争ふことに關する規定
19. 計畫實施の時期の制限
20. 責任廳と計畫に包含せらるる土地所有者及關係人との協力
21. 計畫の實施に依り利益を受けたる土地に對し其の増價額の一部を返還せしむる爲一定の金額を賦課すること及び此の目的の爲土地の改良負擔に關する規定に必要な變更を加ふること

尙「建物及構築工事に關する計畫の規定は左の事項を包含することを得」るものとす(第12條)

- a. 建物周圍の空地規定
- b. 建物敷の制限
- c. 建物の大き、高さ、設計及外觀に關する取締
- d. 建物の用途の制限、住宅の場合に於ては分離式アパートとしての賃貸を含む
- e. 構築工事の禁止又は本項規定事項以外の事項に關する構築工事の規整

(5) 開發の制限に關する規定

(イ)暫定的開發令 計畫決定の効力發生の日より計畫施行期日迄の間は土地の開發に付ては特定の公署の許可を要することとす(第10條)

(ロ)一般開發令 管轄廳が一般開發令を發するときは其の時迄禁止又は制限せられたる建築工事の施行を條件を附して許可することを得るものにして、計畫施行後3年を経過したるときは3ヶ月以内に一般開發令を發する必要ありや否やを考慮すべきものとす(第15條)

(6) 損害賠償及改良に關する規定

(イ)損害賠償を爲すべき場合、賠償を爲さざる制限の範圍等に付規定を設く(第19條, 第20條)

(ロ)計畫規定の施行又は計畫工事の施工に依り財産の増價を受けたる者あるときは其の増價額の75%以内を返還せしむることを得(第210條)

(7) 土地の取得

(イ)「計畫の施行せらるる土地にして計畫の目的の爲取得を必要とするもの殊に次に掲ぐるもの」は之を合意に依り買取すること能はざるときは「該土地を強制収用することを得」(第25條)

1. 一般居住者の修理すべき公道又は工事費の全部又は一部を公費より支出すべき豫定公道に面する間口又は此等公道に隣接若は近接する土地の改良を爲し、又は其開

發の監督の爲め取得するを要する土地

2. 土地が大小、形状若は排列の點に於て不便なる劃地に分たれたること土地に關する利害は關係の錯綜せること、又は土地が計畫の規定に反する方法若は目的にて使用せらるゝこと等の理由に因り土地の買収以外の方法に依りては適當なる開發の遂行困難なりと思料せらるゝ場合に於て本法に依る開發遂行の爲め取得するを要する土地

3. 計畫の規定に依りて閉鎖せられたる公道敷地

4. 計畫の目的の爲に買収せられたる敷地所有者に供給する爲に要する土地

(ロ)「公共廣場又は運動場の目的の爲め計畫施行地の取得を必要とするときは」右の第25條が準用せらる (第26條)

(8) 田園都市に關する規定

田園都市の爲の土地取得に關しては別に「地方廳又は認可を受けたる社團が土地を買収して新に田園都市を設定し又は既存田園都市を擴張せん」とする場合に付、主務大臣が「該土地を當該地方廳又は社團の爲合意又は強制的に買収し當該地方廳又は社團に之を付與することを得」る旨並に地方廳も亦右の「目的の爲土地を合意に依り又は強制的に取得することを得」る旨の規定あり、尙以上により「取得したる土地は主務大臣の認可を経たる案に従ひて之を開發す」べきものとす (第35條)

(9) 其の他費用の負擔等に關し規定を設く

(10) 計畫樹立の基準とする爲主務省に於て「モデル・クローズ」を作成し計畫に規定すべき内容を詳細に示す

佛 國

1. バリ地方計畫作成に關する1932年法律

(1) バリ地方はバリ地方計畫委員會に依り作成せられたる單一地方計畫に依つて開發規整せられ (第1條)

(2) バリ地方計畫區域

バリ地方計畫の區域は第2條第1項に列擧せられたる範圍とす

(3) 地方計畫の作成

(イ)作成手續 地方計畫は内務大臣の下に於てバリ地方計畫委員會之を作成す (第3條)

(ロ)作成費用 500萬法 (國庫負擔)(第4條)

(4) 地方計畫と都市計畫との關係

(イ)地方内の市町村の都市計畫は地方計畫の趣旨に従ふべく(第1條)、之が爲地方内の市町村により作成せられたる都市計畫に付き公益認定の宣言を爲すに當つてはバリ地方計畫委員會の意見を徴するを要し、又地方計畫以前に公益認定の宣言を受けたる都市計畫は地方計畫に合致する様之を變更することを得、必要あらば地方計畫と矛盾する都市計畫の施行の停止を命ずることを得 (第6條)

(ロ) 地方内の市町村にして1919年及1924年の兩法律により都市計畫作成の義務を負はざるものに對し、内務大臣は地方計畫委員會の意見を徴して都市計畫の作成を命ずることを得 (第5條)

(5) 樹林地及公園の開發制限

1ヘクタール以上の樹林地及公園を他の目的の爲開發するには内務大臣の許可を要し、

1ヘクタール未滿のものに付ては縣知事の許可を要す (第10條)

(6) バリ地方計畫委員會の構成 (第11條)

(7) 地方計畫事業施行の手段、財源等

2. バリ地方計畫作成に關する法律施行の1934年大統領令地方計畫の審査手續に關し規定す

3. バリ地方計畫に關する1935年大統領令第1號

建築制限、收用、受益者組合、等級建築物の規制、自動車専用道路等地方計畫實現上の重要な規定を包含す

4. バリ地方計畫に關する1935年大統領令第2號

バリ地方開發事業の主務廳、費用分擔等に付規定するも、特にバリ地方外に移轉すべきバリ地方内工場敷地に關し特別の規定を設く

5. バリ地方計畫に關する1935年大統領令第3號

國防の爲のバリ地方計畫事業に關し規定す

6. バリ地方計畫委員會の組織に關する1936年大統領令

委員會の組織に付規定す

7. 地方計畫作成に關する1935年大統領令

(1) 市街地の連続の模様又は商、工、農業等の見地より利害を共通にする市町村は其の同一縣内にあると否とを問はず一の地方を形成し、單一の地方計畫によつて其の開發を計るべきものとす (第1條)

(2) 地方計畫の作成及其の内容

(イ)作成手續 地方計畫は地方計畫區域決定後2年以内に地方計畫委員會に依り作成す (第3條、第4條)

(ロ)地方計畫作成の費用 地方計畫委員會が關係市町村に對し市町村税額の多寡に應じ割當つるものとす (第5條)

(ハ)地方計畫の内容 地方計畫は維持、建設、變更すべき幹線道路、保存、開發すべき自由空地及樹林地、地域、衛生、照明、上下水道、汚物處理等に關する計畫、地方計畫の施行方法殊に其の施行を擔任する團體の決定を包含す (第4條)

(3) 地方計畫と都市計畫との關係 地方計畫區域内に於ける都市計畫は地方計畫の趣旨に合致せしむべく、其の爲に地方計畫區域決定後は該區域内に於て新に都市計畫を作成するに付ては地方計畫委員會の議を経るものとし、又既に作成せられたる都市計畫は之を變更して地方計畫に合致せしめ、必要あるときは都市計畫の全部又は一部の執

行を停止せしめ得るものとす(第8條)

(4) 建築及住宅割地の設定等の制限

區域決定後地方計畫及之に合致する都市計畫に付き公益認定の宣言が爲さる迄は建築許可に付ては1902年2月16日法が適用せられ、住宅割地の設定に付ては地方計畫委員會の議を経べきものとし、許可申請ありたる建築又は住宅割地の設定が地方計畫の施行を妨げ又は著しく其の經費を増加せしむる虞あるときは、縣知事は地方計畫に付き公益認定の宣言ある迄許可の決定を延期することを得(第10條, 第11條), 公共事業其他地方開發に關する事項に付ては縣知事が地方計畫に合致することを認むるにあらざれば之を施行することを得ず(第9條)

(5) 樹林地及公園の開發制限

1ヘクタール以上の樹林地及公園を他の目的の爲め開發するに付ては地方計畫委員會及關係縣知事の意見を徴し、内務大臣許可を決す、1ヘクタール未満のものに付ても制限あり(第13條)

(6) 公用徴収

(イ) 行政廳が公益宣言を受け、又は其の手續中に在る地方計畫又は都市計畫の爲不動産を収用せんとするときは之に對し公益宣言を爲すことを得るものとす(第18條)

(ロ) 損失補償の決定標準 大統領令による地方計畫區域決定の日及収用の日に於ける収用財産の價格の兩者を比較し、其の低額なる方を標準として収用審査會之を決定す、尙此の標準によるは1919年法及1924年法第10條の規定する15年及30年の期間内に収用が行はるる場合に限る(第14條)

8. バリ地方計畫に關する大統領令の準用に關する1936年大統領令

バリ地方計畫に關する法令は概ね他の地方にも準用す

9. 1919年及1924年の法律(都市計畫法)

都市計畫を作成すべき市町村の範圍、都市計畫の内容、開發委員會、計畫作成の手續、計畫實施に關する建築制限、集團住宅又は住宅割地の統制等に付規定す

獨逸

1. 1933年9月22日定住區域開發法 Gesetz über die Aufschliessung von Wohnsiedlungsgebieten (1935年2月25日同施行命令)

(1) 住居用定住區域を決定す(法第1條)

(2) 住居用定住區域に於ては特に農業、林業、工業、交通、居住に必要な建築物の設置、防空、休養、郷土風致の保護等の必要性を考慮し土地の組織的利用の大綱を定むる計畫(經營計畫)を立案することを要す(法第2條)

(3) 土地の分割、譲渡等は原則として當該官廳の許可を要すること(法第4條)とし、許可を要せざる場合、許可を拒否し得る場合、許可に附し得る條件登記等に付規定す(法第5條—第12條)

2. 1934年7月3日定住地統制暫定法 Gesetz über einst weilige Massnahmen zur Or-

dnung des deutschen Siedlungswesens (1934年7月5日同施行命令)

(1) 法律には住居用建物の建築、ゾードルンクの設定、工業の經營、職工宿舍等の爲にする大規模建築並に此等の爲の土地取得の届出義務を規定し得る権限及必要あるときは届出に基き此等の行爲を拒否し得る権限を授權す

(2) 施行命令に以上の義務を明かにして50戸以上の用に充て得る住居用建物の建築、工業の經營其他並に此等の爲にする土地の取得に届出を命じ(第1條), 此等の行爲が定住政策上及經濟政策上の意圖又は其の他公益に及すと認めらるる場合には拒否し得る旨を規定す(第3條)

(3) 右暫定法に基く命令には仍數種あるも、就中建築物に關し次の三種あり

(4) 1936年2月15日建築統制に關する命令 Verordnung über die Regelung der Bebanung

1) 建築統制の爲小定住地域、住居地域、商業地域及工業地域は之を建築區域に指定することを得ることとし、各建築區域に付許容建築物及不許容建築物の種類を規定すべきものとす(第1條)

2) 建築區域外に建築物を建てんとする場合に之が豫定的發展の妨害となるときは許可を拒否すべきものとす(第3條), 而して右は特に其の施工が道路及その他の交通施設、保安設備、排水設備、教育施設、防護防火又は其の他の公共施設に對し不經濟となるべき場合、又は其の使用に因り居住者に對し特別なる經濟的障礙を生ずべき建築計畫に對し適用せらるるものとす

3) 本令に基き幹線道路の沿道建築禁止をも爲し得るものなり

(5) 1936年10月29日建築禁止に關する命令 Verordnung über die Zulässigkeit befristeter Bausperren

法令に依り公益の爲めに必要な土地、利用制限を受くる土地、又は土地區劃整理に編入せらる可き土地に對しては一時建築禁止を命令することを得

(6) 1936年11月10日建築形態に關する命令 Verordnung über Baugestaltung

建築計畫は周圍と充分に調和すべきこと等に付規定す

3. 1935年3月29日公共土地需要統制法 Gesetz über die Regelung des Landbedarf des öffentlichen Hand

(1) 前文に「土地は獨逸國民及國家の基礎である。獨逸の土地の合目的構成を確保し且公共の目的に必要な土地の需要を統一的觀點に従つて充足せんがため本法を制定する」旨を掲げて其の精神を明示す

(2) 公共の土地需要の統制の爲一局(國土計畫局)を設け(第1條), 局は獨逸の土地は國民及國家の必要に適應せる方法を以て構成せらるる様注意すべきこととし、關係官廳は局の爲に土地の獲得に協力すべき旨及局の使命達成の爲に必要な報告を爲すべき旨を規定す(第3條)

4. 1936年2月15日國土地方計畫の施行に關する命令

計畫區域、計畫官廳、地方計畫共同體等の基本組織を規定す

5. 1937年10月4日都市改造法 Gesetz über die Neugestaltung deutscher Städte

- (1) ベルリン、ミュンヘン、ニュールンベルグ、ハンブルグの4市に適用す
- (2) 都市計畫的措置の實施の爲必要ある限り土地所有權は之を收用又は制限することを得(第2條)
- (3) 土地の耕作及建設物の變更に依り都市計畫的措置の實施を妨ぐる虞ある場合は之を禁止し及土地の分割、讓渡には同意を要する旨を規定し得るものとす(第4條)
- (4) 收用は相當の補償を以て之を爲すも收用を伴ふ都市計畫的措置の實施を見越し1937年1月1日以來價值増加の生じたる場合は之を顧慮するを要せず又補償の適否の判定に當りては國評價法の規定に依り確定せる統一價格を尊重すべきものとす(第10條)

その4. 單位地方計畫

以上地方計畫構成論につき多少の考察を加へたが、何等妥當普通なる結論を得る域に達し得ない。此は今日の如き發展過程にある——従つて實例少なき地方計畫としては止むを得ない事である。

恐らく此は單なる工學技術より昇華し、産業技術、社會技術の經地計畫的發達を俟つて完成せしめられるのではないかと思ふ。

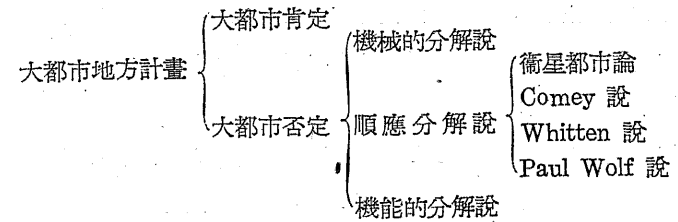
一應の觀念的なる(主として地理學的根據に出發した所の)構成論を経たのでこゝに實際的なる既存の地方計畫に解説と吟味を加へ、實踐理論の片貌を示し度いと思ふ。

而して資料の便宜及特性等よりして單位地方計畫、綜合地方計畫については調整性のものを例とし、國土計畫については統制性のものを例とした。

I. 調整性地方計畫

1. 大都市處理地方計畫

1) 諸説 これに關しては次の様な諸説がある。



單位地方計畫で最も諸説の顯はれるのは大都市地方計畫である。

大都市肯定性のもの 大都市肯定の計畫は大都市の無限膨脹を肯定し、此を保護善導する様な計畫を建てるのである。

New York は稍その形式を踏むものであるが、然し今日純粹に巨大都市主義を唱へるものはなく、結局に於てそれは整備されたる大都市の手法であり、結局に於て大都市否定論者の中の順應分解説に何等かの程度で漸近してゆくのである。

大都市否定性のもの 大都市否定論は都市計畫の指導原理として1924年 Amsterdam 國際都市計畫協議會の採用する所となつた。恐らく將來共此が大都市地方計畫の目標となるのであらう。たゞ同じ大都市を否定するにしてもそこに明確に二つの態度があり得る。即ちその一つは直に此を分解せんとする態度、他の一つは都市形式以前に「都市と云ふ機能」が存在して居り都市人口はたゞその肉づけなりと考へる。即ち假令此を分散せんとするにせよ、その肉づけはひたすらその先存する都市機能の形式に従ふ可しとする説である。

前者は殆ど理論の裏付けなく、たゞ人口論にのみ依存して都市分散を急行せんとするものであるが、時に或は經濟機構と解離し、此を弱體化せしめる危険なしとしない。俗説として行はるゝに止まるを以つて安きを保つて居る様なものである。

後者は現實に於て最も抵抗少なきものであるが、同時に又頗る中間的な不満足感を與へるのは止むを得ない(尤も此の論者と雖も機構たる經濟組織を自由主義經濟のまゝに放置するの止むなき場合に於てのみ主張するのであつて、統

制經濟下に於て迄敢へてこれを墨守するものとは思へない。

後者に屬して又種々の流派が存在し得るが、その代表的なものとして先づ衛星都市論者があげられる。

これは Howard の田園都市より出發し、その論旨を大成したものであるが、これは中心都市の不可視の勢力圏を認め、その勢力圏内に存在する都市の機能を強調し、此を母都と併せて一つの組織體たる様育成せんとするのである。

かくする事により自由主義經濟組織下に於ても無理なく巨大都市を疎開し得、しかもその擔當する所の生産力をも弱めること無からしめんとするのである。此の際最も重要な事は此の衛星都市圏の認定であるが、此はその母都を中心とせる既存都市の布陣の實狀より探めるより仕方なきものであらう。

東京にては此の圏は3~40 軒線にある如く思へる。

此の衛星都市論を否定するものは帶狀都市論者であり、帶狀都市論は Comey がその先驅をなすのであらう。彼は商業都市の市端より交通線に沿ふ工業聚落の帶狀發展を誘導する(前出圖面)。

此の手法は「母都を遊離し、獨立した」衛星都市を育成せしめるより杳に都市發達の自然の線に沿ふ故に可能であるとするのである。

此は1923年發表され1924年の Amsterdam の會議に報告された。

此の1923年には又 Robert Whitten の案も發表されたが、此は大體に於て衛星都市構造と大差があるものでない。たゞ衛星都市論者が單なる衛星都市の田園都市化に満足しつゝある時に、彼は進んで中心都市の機能を商業に限定し、更にこれを綠地により圍繞せんとする積極策に出て居る。

而して彼は又此の綠地を徒に農業用等に極限する事なく、大都市用の一切の空地多き施設の集團地となさんとしたのである。此の點彼の卓見と云ふのであらう。

Paul Wolf の説は1919年に出たのであるが (Städtebau)、此は Raymond Unwin の1922年の案と同巧異曲である。

即ち以上各説が總て田園都市論に従ひ工業的衛星都市を配したのに對し此の兩者は中心都市に大工場地帯を與へ、衛星都市の位置には田園郊外を與へた。但し此は此の二人の「都市計畫界の巨人」の案としては頗る異とするに足るものではあるのである。

以上順應分解派の諸説を通じ感ぜらるゝ事は總てが未だ何等實證によらず、特に又何等經濟社會の根基に立脚する事なく提案されて居ると云ふ事である。

そこに「都市研究に根ざさざる案」の弱さを感じざるを得ない。

最後に機能分解説は現在獨逸の國土計畫に顯はれた方法で、經濟機構そのものに従ひ都市の機能を改變し、自から此により人口の制限を行はんとするので、此は説明を用ひる事なく直に納得出來やう。

而して此は結局都市群地方計畫と農業地方計畫の融合體となるのである。

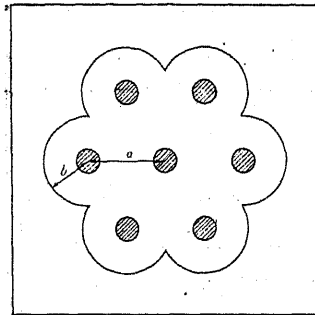
2) 圏の大きさ 此は大體に於てその中心都市の通勤半徑乃至日常生活半徑を以つて半徑とするを妥當とする。従つて、それは「その都市の設備し得る(或は將來設備し得可き)高速度交通機關」により1時間にて到達し得る半徑を半徑とする領域である。

實例としては

都 市	半 徑	面 積	人 口
New York	40~50哩	5528平方哩 (内紐育 300平方哩)	2000萬(1965年)
London	25 哩	1846	900萬
Berlin	50 軒	8192平方哩 (柏林を含ます)	
Paris	35 軒	512,000ヘクタール	650萬
Moscow		60,000ヘクタール	500萬

尤も以上は單に通説に従ひ決定したのであり、考へ様によつては更に次の考察の順序があらう。

即ちその都市の人口疎開を計り衛星都市の育成を誘導せしめんとするならば



第 220 圖

その衛星都市の位置をどの位置に撰ぶか(a), 又その衛星都市を育成する爲に幾何の保護地帯を置く可きか(b)により變つて来る。

3) 大都市肯定派計畫の内容 大都市肯定派の筆頭にある N. Y. 市の計畫報告書は

(1) 住民の健康, 快適, 安全の標準を出來得る限り高める。

(2) 事務の能率上道路交通の高速, 遮斷少き

事及駐車場の充分なる設置を期す。

(3) 用途地域制の確立及通勤距離の短縮を圖る。

(4) 商工業の能率を考慮し建物間に適當なる空地を留保する。

を先づ四大綱領として掲げて居る。

即ち此によつても窺へる様に此の案に於ては趣旨の中に人口の分散と云ふ言葉は入つて來ない。

たゞ充分なる空地によつて保健衛生を維持する様にと云ふ丈である。計畫の綱目も大體次の様なものである。

New York 地方計畫報告書内容

1. 將來計畫に對する問題及提案

緒言

地方の目立つ特徴

主要な地理的區分

地方の統一

大きさ

政治關係の多種多様

人口密度

年豫算

財源

人口の分布

街路交通

鐵道利用の容易

海岸線及港

工業

學校及劇場

空地(公園, 共同墓地)

地方の豫備研究及地圖製作

區域の研究

基本的地方圖

計畫の目的と範圍

一般目的

(1) 人口の増加

(2) 街路の循環

(3) 土地の利用

(4) 建築容積

區域並に機能の包括

區域

機能

計畫の制限

土地利用と交通の方法との關係

循環の問題

鐵道輸送の改良

新しいトンネルと橋梁の效果

船舶交通

空中輸送

道路

土地利用の問題

計畫變更の影響

屠殺場の位置の選定

主要道路に面する土地の利用

改良の緩慢性

循環の土地利用の問題の共通の困難

交通輻輳の原因

交通機關利用に困難なる場所

人口密集の調節

計畫の本質としての街路公園及地域

集中及分散

分散された工業の再集中

住宅の分散

計画実施

Chicago 計画実施の経験

(1) 湖水沿岸の改良

(2) Chicago 市外の道路網作製

(3) 終端駅の改良並貨物

乗客に関する完全なる輸送組織の發展

(4) 公園道路の所得

(5) Business district の交通を容易ならしむる爲の市内街路及

(6) 市内統一に関する文化中心の發展並木の繼續的整頓

計画に對しての輿論の支持

融通性の必要

計画が民衆團體により行はれる理由

計画實施に對する提案の分類

鐵道並に地方鐵道計画

共同の計画並に法令の計画

郡の計画

New York 市計画

市町村計画

區域の計画

局所計画

計画の利益を得るには合併は不必要である。

計画は都市の境界を擴張する必要を少くする。

計画の一般法則

計画實施の費用

交通の費用は人口よりも急激に増加する。

都市計画費用

2. 交通の方法

交通方法の性質と型式

輸送と高速度鐵道

道路

費用の問題

地理的中心と Sub-Centre

diagram の應用

幹線鐵道網

必要條件

計画提案

郊外帶狀線

市内 "

連絡 "

連絡又は沿岸線

Union passenger terminals 案

バスのための補助終端驛

郊外高速度鐵道

現在の利用率及乗客輸送數

完成の結果

將來の交通の評價

提案

州内環狀線

北部連絡線

最終の計画

運轉

郊外高速度鐵道網の説明

水路網

地方道路網

提案の形式

大なる地方路線

小なる地方路線

主なる連絡路線

首都環狀線

環狀線内路線

放射狀路線

高速度自動車道

公園及遊歩地

道路網に於けるその位置

補助的大地方路線

小なる地方路線

大道路の一般形式と現存道路又は官廳提案の道路との關係

結論

道路の費用は如何にして支拂ふか

道路と地價

公園道路の經濟質値

公園道路の經濟幅員

新しい公園道路對擴張された現在道路

空中輸送組織

3. 土地利用

緒言

假定の提案

生活狀態の改善

空地の適當な利用

事務の集中

良く均衡の取れた發達を要求し得ること

高層建築

空地の標準

都心に於ける或る程度の大活動の維持

衛星都市及近郊都市

土地利用と將來人口との關係

地方區域

楔形區域が望ましい

未發展地の有用性

建築物に圍まれた土地と圍まれない土地との區別

住居に對して建築物に圍まれた土地の有りさうな廣さ

物理的條件の影響

表現の方法

建築物に圍まれた土地

工業に關した土地

工業地選定に影響する素因

特殊種提案

商業事務

分散

住居

街路

住居擴張に關する大提案

空地

公園

Raritan Passaic 河公園道路

位置及物理的條件

州公園組織

提案の範圍

都市近郊の大公園提案

給水用貯水

馬道及散歩道

半公共空地

ゴルフ

共同墓地

航空機着陸場

私有地たるべき森林、農耕地

水面及沿岸の處理

空地としての水面

海岸の保存

浸水を受ける都心の一部の利用

4. 一般回顧と概括

過去の顯著なる發達

鐵道輸送の高速鐵道

道路

空中輸送

建築

公園

國土計畫に於ける主要な提案

常識としての計畫

教育と文化精神●

(備考) ニューヨーク地方計畫中特に異色あるもの

飛行場の増設 16 (既設22)

環狀道路 半徑 12哩

環狀鐵道 半徑 20哩

放射線 20本

高速道路

此の中で稍々大都市否定的な表題は

分散された工場の再集中

住宅の分散

衛星都市及近郊都市

地方地域

- 私有地たる可き森林農耕地

等々の提言だらう。

然し此等の夫々の理に於ても決して積極的に New York 抑制は強調されて居らない。

此を要するに此の案はあく迄

New York の繁榮

交通の整備

土地の効果的な利用方法

都市美

而して充分なる空地

の主張である。

4) 大都市否定派の計畫 大都市否定は大都市肯定の多かる可きアメリカに於てさへその精神を見出す事が出来る。

1923年 Baltimore に於ける The National Conference on City Planning に於て George B. Ford の讀んだ主張の中には都市の分集の題目があり、そこで「地方計畫の根本方針は交通問題に次では都市の殆どよき發展を計畫する事であるが、實際に於ては更に大都市の巨大性の價値を窺ひ、むしろ此を散失せしめんとする意向に進んで居る」とのべて居る。

そして彼は英國が都市の理想人口を 30,000~50,000 と定め、獨逸が 75,000~100,000 を標準人口と考へたのに對し、アメリカの都市は 100,000 乃至 150,000 を越へると社會的にも經濟的にも「價値が否價値に蓋はれる」と斷じて居る。そして結局食糧問題より見ても都市をめぐる農業地域の保存は必要であり、その大きさは農務省の提言により人口 100,000 の都市には都心より 18哩半径の農業地域、1,000,000 の都市にては 60哩の半径の農業地域が必要であるとのべて居る。

しかしながら此の大都市否定説により最も纏つた案を成したのは London, Berlin 及東京等であらう。

而して此等の場合の通有な題目は

都市の分散抑制疎開

緑地々帯の設置

空地地帯の設置

衛星都市乃至 Siedlung の育成

その爲の交通整備

等である。

London の地方計畫の主題はあく迄疎開にある。しかも此の指導者が田園都市主義者の Raymond Unwin であつて見れば、益々此に集中せざるを得まい。此の地方計畫委員會は次の様に構成された。

分散委員會

分散の方針

分散の可能なる程度

分散の距離

分散の實施方法

空地委員會

次のものゝ實現に關する方法

大空地 (公園, 運動場)

名勝史蹟等の保留

分貸園

空地に關する地方廳向きの特別法

農業地域

交通委員會

工場分散に關しては此の仕事の主事である G. Montagu Harris 氏が種々の

意見をのべて居る。即ち工場が最も無理なく何等かの利益を受けつゝ分散し得るのは、London より15哩圏内であるが、設備如何によつては London 地方計画區域あたり迄出られる (25哩)。

而して工場が易々として郊外に分集する爲には次の用意が要ると云ふ。

(イ) London の直周に良く計画された田園郊外を必要とする。

(ロ) 12哩の距離に自給自足の衛星聚落を要する。

(ハ) Charing Cross より 12~25 哩のところに産業的な田園都市を設ける必要がある。

巴里 Paris が地方計画の対象となつたのは1919年であるが、それが大都市主義から近代的な形態の地方計画に轉身したのは1928年巴里地方土地整理及一般組織委員会が成立し、1932年地方計画法が制定せられて以來の事であらう。

1935年ノートルダム本寺を中心として35軒の半径、面積50萬ヘクタール、人口650萬の區がその適用をうける事になつた。

その計画の主要題目は次の様なものである。

交通整備

道路網

高速度自動車網

自由空地の設定

パリー市、セーヌ縣、市町村學士院又は私人に屬する樹林地及公園以外に公共散策地、運動場、飛行場、墓地、工業的公企業用地、田園都市豫定地等を決定する。

土地の利用及建築に関する統制

- (1) A 地區——集合住居地域、獨立住居地域、工業地域、混合地域
- (2) B 地區及 C 地區——住居地域、工業地域、農業地域
- (3) D 地區——聚落周邊地域を定め、それ以外の地域は農業地域とする。

此の地域に於ては工場を設置しないが獨立住居地域を定める。

その他

風致の保護増進、公企業の擴充及び統制

此等の中特に自動車道路網は壯大なものである。巴里の中心より平均20軒前後の所に環狀線を配し、巴里市の外周より5本の放射線を此に派して居る。

幅員24米から35米、全長270軒に及ぶものである。

伯林 1930年伯林を中心とし約50軒半径の地方がブランデンブルグ・ミッテ地方計画區域 (Landes Planungs Verband Brandenburg-Mitte) として指定された。

その事業の主なるものは次の様なものである。

交通整備——特に自動車道路については特別の考慮を拂つてゐる。大體2本の環狀線と6本の放射線により構成されてゐる。

地域別——此の目的は云ふ迄もなく一つは伯林市内の健康化にある。即ち此を疎開し人口を350萬限度に止めしめる。

第3には地方計画區域内の工業聚落の計画で、その爲に河川運河沿ひの地帯及鐵道沿線、自動車國道沿線等の地帯の中特に工業適地と認めらるゝ部分を工業地域とし工業の郊外分散を促進せしめる。

第4には住居地域及此に伴ふ商業中心地等を設定し、伯林市民の健康を保證し、同時に工業労働者の爲に健康な聚落を形成せしめる。

第5には菜園地域、農業地域、慰樂地域及交通地域を附帶せしめ、再度人口過剰となるのを防止すると同時に保健に資する。此の結果慰樂綠地が500平方軒程保留された。

此等に對しては1937年の獨逸都市改造法 (適用都市=ウルンベルグ、ミュンヘン、ハムブルグ、ベルリン)、Gesetz über der Neugestaltung deutscher Städte が実行力を加へてゐる。

モスクウ (1931年黨中央委員会にて決定)

半径35軒 人口650萬 (500萬に修正)

650萬の内譯	36%	工場労働者
	22%	それ以外の従業者
	10%	55歳を超ゆる者
	3%	1歳以下
	8%	2~4歳の兒童
	21%	5~16歳の兒童

35 軒内の50%を永久に農業地域及公園とする(半徑10軒の林野公園)。

その他モスクワでは住宅の1ヘクタール當り1,000人の密度を400人に低下せしめると同時に、現在の6階を14階に、2~3階を5~6階にあげる。

公共建築は都市美的な位置に配する。

郊外に二つの環狀鐵道を設ける。

4,000 室のホテルを6つ建てる。

市内に地下鐵道及環狀水路を設ける。

全市暖房計畫の爲、75萬キロワット電力増加計畫等が考へられる。

東京 東京の都市計畫も結局は地方計畫的修正を要する様になる。

東京の人口を現状で抑へんとする輿論が定まり、此に應ずる方策は地方計畫以外にない事が解つた。

目下その法律が出る迄の準備として次の様な試案が考へられて居る。

- イ. 都心より40~50軒の半徑迄を大東京地方計畫區域とする。
- ロ. 現在の都市計畫の外周に厚さ1軒の環狀綠地帯を繞らする。
- ハ. 此の環狀綠地帯と現在密住されて居る區域との間には
現在未だ建て込んで居ない所は空地地區を指定する(幅約2軒)。
建て込んで居る所は専用地區を指定する。
工業地區を整理する。
- ニ. 綠地帯の外は地方計畫區域迄を外郊地域とし工場を制限する。
- ホ. 40軒圏内に衛星都市を認め此れの育成を助成する。

此が大綱である。

此の中最も重要な事は衛星都市の育成、及外郊地域の制限である。

衛星都市についてはその當否につき種々の論議があるが、著者は此を

消費指向の工業の爲

分散工業の中労働力その他の關係にて大距離分散を不可能とするも

の爲

此の要あるを認めて居る。

又若し法制の強度が中庸的なものである場合は

分散誘導の可能性に應ずる爲にも

分散が國力に與ふる安全性の爲にも

衛星都市の手法は最も妥當なりと考へられる。

大東京地方計畫試案(第七回全國都市問題合議報告)

1. **東京地方計畫區域** 東京驛を中心とし半徑30~40軒の區域とし、區域内を外郊區域と都市區域とに大別す
2. **都市區域** 現在の都市及將來都市化せんとする區域にして、之を大都市區域、田園郊外區域及工業開發區域に大別す
 - 1) **大都市區域**
本區域内に於て人口の増加(主として來住増)を抑制する爲左の方策を講ずるものとす
 - イ. 工場の新設制限
 - ロ. 地域の調整
 - ハ. 細道路網、土地區劃、埋立地の事業調整
 - ニ. 空地地區の適用
 - ホ. 綠地の保育
 - ヘ. 専門學校以上の學校の轉出

2) 外郊区域

大都市区域及工業開発区域への通勤者の住宅地或は農村の中心市街地たる区域なるも積極的に発展することを望まざる区域なるを以て、左の方策を講ずるものとす

- イ. 工場の新設制限
- ロ. 空地々區の適用
- ハ. 緑地の保育

3) 工業開発区域

大都市に集中せんとする人口を本區域に分集せしめんとするものにして、工場の誘致其の他に依り其の目的を達せんとするものなり。即ち左の方策を講ぜんとす

- イ. 交通機關の助成（重要私鐵の省線化，幹線バスの助成等）
- ロ. 高速度鐵道の建設
- ハ. 工場及住宅用地の收用使用
- ニ. 工場及住宅用地の地價昂騰の抑制
- ホ. 工場誘致機關の設置
- ヘ. 住宅供給の助成
- ト. 水道，瓦斯其の他都市施設の助成
- チ. 土地區劃整理の助成
- リ. 電力の低廉配給
- ヌ. 工場誘致上必要な場合は町村合併促進

3. 外郊區域 農村として保育し都市化することを抑制する區域にして、理想としては農業地域としたき區域なるも、左に掲ぐる方策を以て其の目的を達せんとす

- 1) 工場の禁止又は制限，但し農産加工に関する工場を除く
- 2) 交通機關の認免許の調整
- 3) 幹線道路新設改修の調整
- 4) 土地會社の經營抑制
- 5) 農業外使用電力の割引禁止
- 6) 土地區劃整理施行地の限定
- 7) 耕地整理禁止區域の指定

- 8) 空地地區及風致地區の指定
- 9) 綠地帯の設定
- 10) 農業生産物の増産，加工及配給に関する施設の助成

4. 法制制度

1) 地方計畫法の制定

若し本法の制定を困難とする場合は各種現行法令の改正並に行政の運用に依るものとすし、關係官公署の有力なる協議機關を組織して本要項の實現を期するものとす

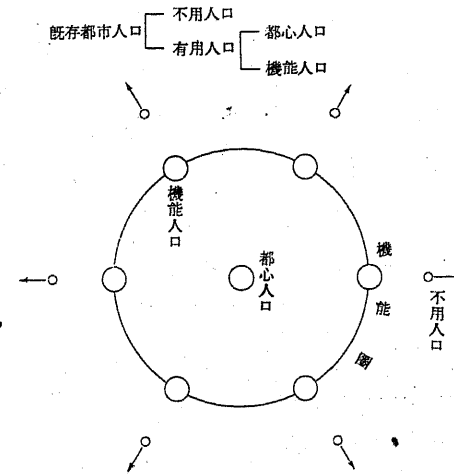
2) 工業立地指導並に斡旋の機關設置

3) 職業紹介所の強化

此等に關しては次の様な理論の裏付けがある。

即ち都市は機能であり、人口集結はその現象である。而して此の現象は必ずしも機能の理論的な要求でなく、他の原因によつて生ずる部分が多い。

よつて都市中樞に過密なる人口集結が望ましくなき時、我々はその人口を有用、不有用に分ち、不有用は圏外に分散し、次で都心にあるを要する人口には保健、防空、その他の條件に適合する環境を與へ、他は機能圏内に理論的配分を行ふは極めに合理的である。



第 221 圖

此等については既に地方圏構成の項でのべた。

2. 工業地方處理地方計畫

此は工業地方が亂雑なる發展を遂げ、或は遂げんとするに對し此を調整乃至整備せんとするものである。

1) 區 域

	地方計畫區域例		半徑
	長軸	短軸	
Doncaster	18哩	15哩	18.6哩
Deeside	28'	6'	
Lancashire	28'	12'	
Bristol and Bath	40'	20'	
Ruhr Kohlen Bezirk	120軒	40軒	
Hamburg			

此等は大概50軒（即ち7,500平方軒）と云ふ前説に近い。

2) 計畫内容

Ruhr 炭礦地方地方計畫 此の地方計畫の特徴は大都市が群接して居る事及炭礦と云ふ同種工業の地方であると云ふ事である。

1920年法の制定により地方行政廳の組合が出来た。此の中には18の都市圏、11の田舎圏がある。11の田舎圏の中には又18の小都市と289の村落がある。

鑛業地方の總人口 3,340,000、面積 2,093平方軒、此の密度1平方軒當り1,596人となる。全 Ruhr の人口 4,000,000 で此は1平方軒當り 978 人の密度に當る。丁度これは白耳義の密度の4倍になる。

此に對する計畫

- イ. 交通主要幹線
- ロ. 都市計畫の樹立と地方行政廳の實施助成
- ハ. 輕便鐵道電車等の敷設促進
- ニ. 空中森林の保留と建築禁止
- ホ. 一般空地に於ける建築制限
- ヘ. 道路建設の實行

而して此の交通網を見るに大體中心都市 Essen に向け放射體系を整へて居るが、鐵道等は移出河港たる Duisburg に終結してゐる。

綠地は漫然と地方計畫區域の周圍を蓋ひ、更に全面的に散布して居る。

Doncaster 此も炭鑛地方と云つて差支へない。たゞ都市數に於ては Ruhr 以下である。

聚 落 名	面 積 英 町	人 口 (1921)
Doncaster 市	4,831	54,052
Doncaster 村	78,557	26,338
Mexborough 町	1,292	15,410
Tickhill 町	5,580	2,106
Blyth & Cuckney 村	7,579	1,300
Bentley-W.-Arksey 町	5,128	13,043
Adwick-Le-Street 町	3,605	11,831
Conisbrough 町	1,593	15,859
計	108,165	139,940

半徑8哩の極めて狭少な地域である。

此處に於ける計畫は

地域制

工業地域、居住地域、農業地域、慰樂地域

交通計畫

- 國 道
- 地方計畫幹線
- 都市連絡及 Bypass
- 環狀線

鐵 道

水 路

地方區域内の旅客運輸

地方區域内の貨物運輸

此の案の最も特徴的なものは農業地域の設定であらう。

Don 河の上流に於て居住に適せぬ地方約 4 哩平方，地方計画区域東部に於て約 3 哩平方の農業地域が指定された。

又新しき居住中心及村落の計画 (6) 等もある。

大環状道路は西部に於ては二重になつて居り 外廓に於て半径約 5 哩である。此は放射線と相俟つて土地の開発及大 Bypass の役に立つ譯である。

鐵道に就ては農業地方時代から鑛業地方時代に移つた爲に必要な中間驛の新設，鑛業用支線の乗客兼用化，平面交叉の廢止，股線橋の幅員の擴張等の問題がある。その他運河の改修等がある。

Deeside 此處も鑛業(炭鑛その他)地方である。

聚落	面積
Chester 市	2,851 英町
Flint 市	3,450
Connah's Quay 町	3,748
Holywell 町	747
Hawarden 村	16,044
Holywell 村	30,769
Hoole 町	311
Chester 村	8,814
Tarvin 村	824
合計	67,558

計畫の要項は

地域制 工業地域
鑛業地域
居住地域
農業地域
慰樂地域
中間地域
都心地域

高度地域

交通計畫 道路

鐵道

水路

計畫の中特色のあるのは農業地域である。こゝでは農業地域を三つに分けて居る。

- i. 第一次に農業地域であり，漸次他の用途にあてる時が來たら變更するもの
- ii. 永久農業地域
- iii. 中間地帯 此は農，鑛，住等の爲に使用出来るが，密住する事は出来ない。その計畫は夫々の都市の都市計畫により規定される。

此の中間地帯は Doncaster の時にもあつたが，此の場合の様にその意味は明快にされてなかつた。

次で 10 の Civic center が計畫される。交通計畫としては半径 3 軒の Chester Ring Road があり，それは 120 呎の幅で建築物は 40 呎後退する事になつてゐる。

又，鐵道に對しては側線の計畫が提出されてゐる。

斯くして此等の計畫より見て工業地方計畫は

地域制

此には工業，居住（都心及農村の分布），農業，慰樂等がある

綠地帯

各都市間の接續を防ぐ間衝地帯となる

交通計畫

一般街路網

工業用交通機關網

終端設備と關聯する

而して結局に於てその構成方針は

地方中心（政治、經濟）を確立し、工業系統を整へ
兩者を一體たらしめる

にある。而して當然此の際工業の種類は同種同系のものたらしむ可きであるとしてゐる。

II. 振興地方計畫

此にも勿論工業的なものがある筈であり、例へばアメリカに於けるテネッシー 谿谷地方計畫の如き著名であるが、大體に於て此は農業的である。

- | | | |
|--------|---|-----------------------|
| 振興地方計畫 | { | 1) 工業の振興を主とするもの |
| | | 2) 農業の振興を主とするもの |
| | | 3) 觀光乃至慰樂地たる事を主とするもの。 |
| | | 4) 一般的に内容を強化するもの |

1. 地方強化地方計畫

此は衰退せる地方の振興策を講ずる地方計畫であるが、かゝる場合その中樞都市は（屢々述べたる如く）恐らく次の事情にあらう。

- イ. 嘗ては農村の政治、經濟、文化のあらゆる中心であつた。
- ロ. 然るに農村は經濟的には一應窮乏に陥り、やがては自からの配給機關を有つ事等により嘗て依存して居た地方都市との縁を絶つた。
- ハ. 従つて地方都市は僅にその地方の政治、經濟等の事務的中心となるか、文化施設を與へるに過ぎない。

而して此は都市相互の間に於ては過去に於ける程緊密な關係がない。又一方農村は全國的に一系のもとに組織される過程にある。

即ち「地方」の構造は他の場合と異なり甚だ複雑である。

よつて此に對する計畫は

夫々の都市の振興計畫

立地による工業誘致

觀光計畫

商業計畫

農村の振興計畫

農業的に

農村工業的に

都市組織を通じてその地方の社會經濟文化の組織

此は恰も大都市地方計畫同様中心都市を中心としその都市の商業領域 Trade area 内の組織體を組成する事になるのである。

此等に對しては John Nolen の遺業として

Lancaster (Pennsylvania)

Reading (Pennsylvania)

等があるが、いづれも餘り特色を有たない。

先づ Lancaster の計畫内容を見るに

交通計畫

地域計畫

住居、商業、工業、慰樂、農業

空地計畫

而してその計畫内容は農業地域、綠地帯、衛星都市及放射環狀の街路網等平凡なものである。

Reading も同様であるが、その主要計畫は

交通計畫

交通網

終端聯絡

慰樂計畫

人口計画 (工業計画に伴ふ)

地域計画

である。

斯くして此の種の地方計画は

集中制のもの

分散制のもの

機能分化制

複中心制

と分ち得る様に思ふ。

集中制は上述アメリカ風のもので、結局は大都市地方計画の制限緩なるもの、即ち中心都市があらゆる點で優位にあり、他は此に従属する第二次中心となるのである。

此は形式的には最も整ひ易いが、農村の離都性より見、又交通機關の發達より考へ、小都市、中都市の間に「形式に表現された丈の強き連繫」ある可きものと思へない(但し自由主義の場合に於ては)。

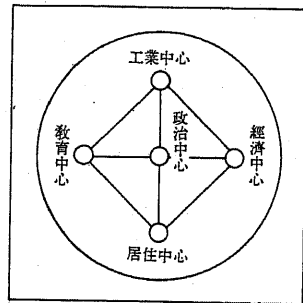
即ち形式上の整然さに拘らず内容に於て此に伴はぬものがあらう。

分散制のもの、中機能分化制のもの——此は Cambera の計畫に暗示を得る

のであるが、諸機能の中心にして必ずしも相互相倚る必要なものは、立地或は適地に應じ分散せしめ、此を又全體として綜合せしめ様と云ふのである。

此は最も人口分散的であり、且土地利用上よりするも理想に近い。

複中心制のもの



第 222 圖

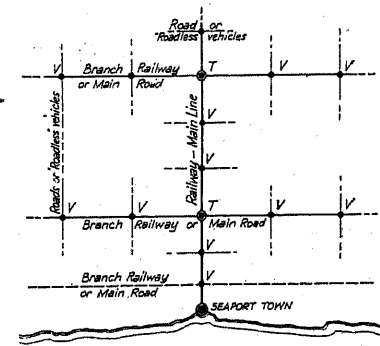
此は Comey plan の藏する思想で、縦横の地方道路を調整し、その交叉點に大中小の都市を分布するのである。

Mc Lean が Egypt に計畫せるものも亦此に近い(第223圖)。

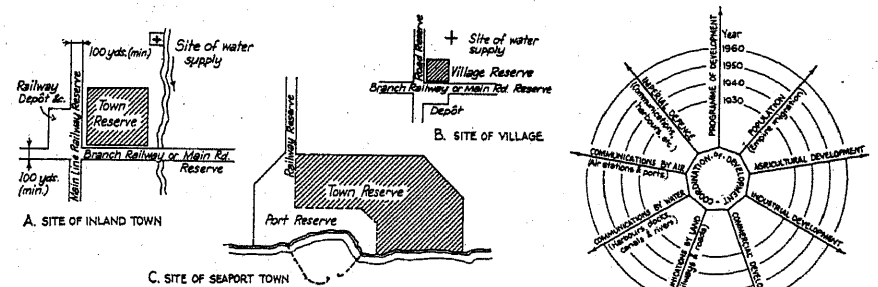
Comey plan は一應集中制に近い感と與へるが、夫々の都市も亦中心的配路を受ける。よつて結局集中制は解消されてゐる。

Mc Lean plan は港その他の交通中心を考へてゐる。

こゝに多少機能分化的な處が見えないではないが結局に於て分散して居る。以上いづれの形式によるにせよ此の派の重要事は「振興計畫を伴ふ事」「都市農村の關係を充分に認識して然る後計畫される事」である。



第 223 圖 Mc Lean 案—T は都市、V は村落



第 224 圖 上圖に對する都市農村の撰地

第 225 圖 振興30年計畫

2. 農業地方計畫

農業地方計畫は農村計畫的規模に於て Country planning 乃至 Rural planning の名によりアメリカに於ては都市計畫と併行して行はれて來た。

而してその國土計畫的性質のものはイタリー、ポンチネのそれが最も新しい(尤も此の發祥はローマ以來と云ふのではある)。

ムッソリニは1923年政權を採るや1929年綜合土地改良法を制定し、將來7,000萬の人口の食糧自給を目的とし、200萬ヘクタールの耕地獲得を企圖した。

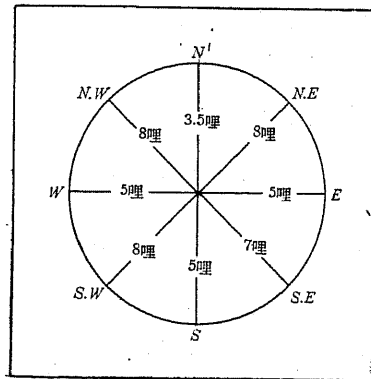
費用73億リラ(38億リラ國庫負擔)、内45億リラが治水、12億リラが農業の改良及調査、5億リラが都市農村の建設費である。その第一次の仕事がポンチネである。1931年着工され18,000ヘクタールの土地が開墾された。

美しい都市リットリアがその中心に設けられ、そこに集合所、學校、教會、病院、郵便局、託兒所、銀行、ホテル、劇場等が設けられた。

1935年迄には5,000戸の居住を造り、開墾完成の際には100萬人を移住せしめ得る事になつてゐる。

此等の場合を通じての計畫手法は、先づ農村を主體として農地の機構を組成し、結局に於て小都市を中心とする生活圏を構成するのである。

1) 區域 先づ此の場合その區域を如何に取るか。



第 226 圖

此については Frank A. Waugh は商 域 Trade area, 教會區, 學區, 都市區 域, 學校聯區等のいづれを妥當とするか につぎ研究し、その結果彼は學校聯區を 以つて最適なりとした。

而して又、最も興味あるは彼の Trade area の研究で、此も亦區域決定の一資料 たるを失はない。

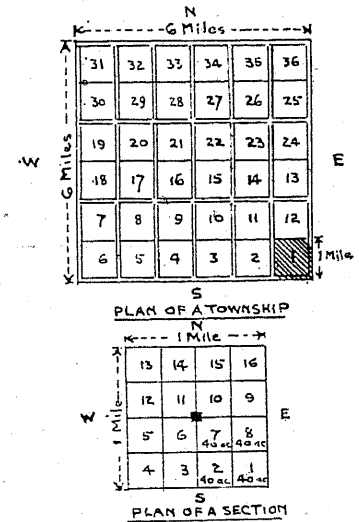
即ちその最好例として Sullivan (In-

diana) をあげて居るが、此は人口4,115 で最も典型的に周囲の農村の中心と なつて居る。

此の Trade area は第226圖の様になつてゐる。

Thomas Adams の Rural planning の中では36平方哩の單位を農村地方の 型として用ひて居る。此は大體に於て 4 mile 半径に當る。

又 Canada の内務省で發行された "Do- minion Lands Hand Book" には郡區(To- wn ship) として右圖の様なものゝあげて 居る。此は6哩平方の區域で、それが36の 分區に分かれて居る。各分區は夫々1哩平 方であるが、それが又16に分かれ(夫々40 英町)、此が4つで、一家族地となる(即ち 160 英町)。



此の各分區の中心に農家が集められれば そこに村落中心が出来る譯である。

各分區の第11と第29は常に學校敷地と して保留される事になつてゐる。

此の郡區の大きさが大型の農村構成區域 に當るのであらう。

第 227 圖 Canada 地方計畫に 於ける「農村地方」の道路割り

2) 計畫要目 農村計畫に對する計畫要目としては Frank A. Waugh が

- 土地の分割
- 道路網
- 道路の改良
- 個人農地
- 農家建築
- 學校敷地

- 農村墓地
- 公地
- 公園及運動場
- 森林及林業
- 郷土風景

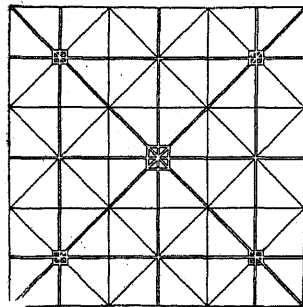
等を掲げて居る。

此の公地 (Public grounds) の中の Town common (町の廣場) を特に彼は農村の社會經濟生活の上に價值大なるものなりとして特記して居る。

又 Thomas Adams の Canada の農村計畫に於ては

- 農村地方の運輸 (鐵道と道路)
- 土地開發に伴ふ農村問題
- 農村生活及農村工業の組織
- 土地開發と官廳の政策
- 歸農兵と定住地
- 縣計畫と開發法

等の計畫項目をあげて居る。



第 228 圖

Adams は又街路網については聚落の結成、生産の集散、協働の便宜等々の點より放射系を推賞して居る (農村計畫の重要性は居住施設等の集結であると強調して居る)。

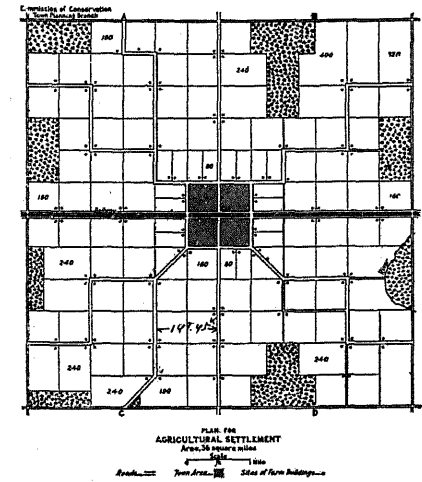
而して農村の人々は元來耕地自體が縦横系である所から、此の形式を嫌ふが Sir William Van Horne は左圖により住民が放射系に歩く最大歩行距離は 2.8 哩で、しかも大部分は 2 哩

を越へないのに典型的な縦横型ではどうしても中心たる町迄 5 哩歩く事を要する事を稱へてゐる。

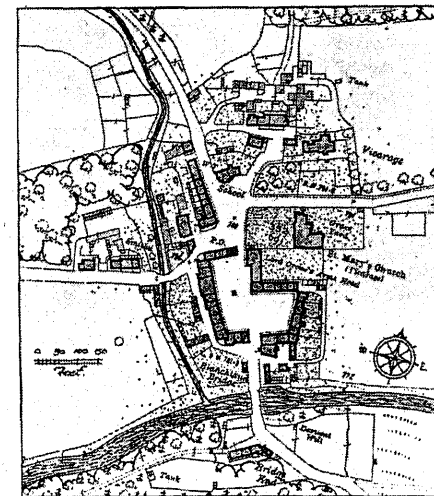
又 Ontario の 1915 年の Report には縦横系の場合は市場へゆく爲に 21 % の路が車行の 82 % を運ぶのに對し、放射系では 14 % の路で 74 % を運ぶとしてゐる。

尙此れについて加奈陀の都市計畫局は第 229 圖の様な案を示して居る (四區劃共別案)。

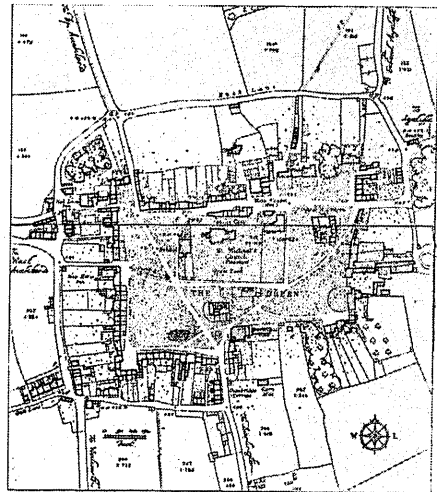
而してこゝでは街路の幅員は最小 66', 主街は 120' を適當なりとして居る。



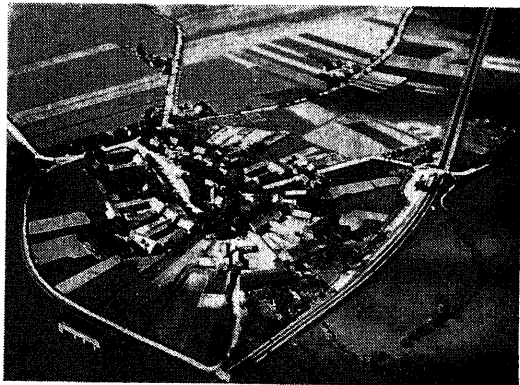
第 229 圖



第 230 圖 廣場 Village Common ある英國の村



第231圖 廣場ある英國の村



第232圖 美しき環村の例 (獨逸)

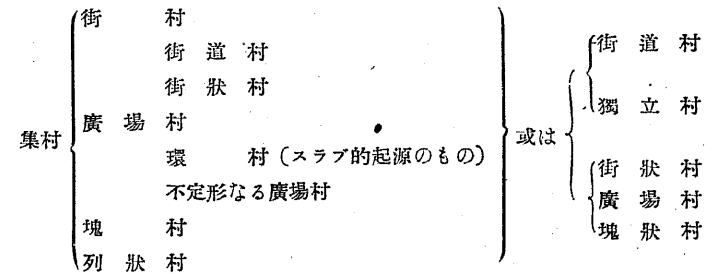
〔参考〕 村落の分類

主としてその立地上の特徴より

- 農 村
- 山 村
- 溪 村

形態の上より

外國に例多きもの



散 村

(備考) 1. 散村, 集村の發生に對する考察

散村: — 共通施設に依存する要なきとき, 耕地の性質により散住する。

段丘等にて交通不便なるときも散住する。

集村: — 施設の共用を要する時 { 自然性のも
人爲のもの

力の集積を必要とするとき

隣保 Community を欲するとき

2. 日本に於ける特殊なる集村

條 里

大化改新による耕地整理の跡である。

水田地方に限る。

6町幅の土地を北西より南へ36條, 同じく東へ36里に割る。地方, 奈良, 琵琶湖沿岸 (草津平野, 八幡平野, 彦根平野, 長濱平野), 北陸 (越前平野, 金澤平野), 中部及東北地方, 京都平野, 大阪平野, 山陰 (龜岡盆地, 豊岡盆地, 鳥取盆地), 中國地方 (岡山平野), 四國地方 (高松平野, 丸龜平野, 今治平野, 松山平野, 高知平野), 九州地方 (福岡平野, 筑後川平野, 熊本平野)

輪 中 (ワヂウ)

木曾, 長良, 揖斐川 亂流の三角洲中に, 江戸時代の利水工事のため出来たものである。

その他 環溝聚落(豪族占據地方), 籠聚落(有明地方)等あり。

3. 聚落發生の土地形状

山 地

高 原

臺地
扇狀地
沖積平野
三角洲
干潟
砂土

4. 相關的村落種別

郊外村落 { 農業地域村落
普通郊外村落
一般村落 { 居住村落
機能村落 (或は中心村落)

その5. 綜合地方計畫

1. 綜合地方計畫の意味

都市農村の夫々の内部計畫が擴大されて、或一地方の地方計畫を爲す。その範圍が大體に於て日常生活を紐帶として結成される事は前説した。而してその範圍は大體4~50哩を半径とする點上述で解し得たと思ふ。

然し現代の經濟社會の機構は尙それ等の數地方を綜合し一つの領域を形成せしめる。特にその模様は大都市を中心とする大平野に於て顯著である。

而してその本邦に於ける最適例は關東地方に顯はれて居る。

即ち此は明瞭に先づ大東京(東京を中心に50軒半径)、北關東(栃木地方)、西關東(群馬地方)、東關東(茨城地方)、南關東(神奈川及静岡地方の一部)、その他の單位地方に分割され、しかも判然と大關東地方に綜合されてゐる。

2. 綜合地方計畫に関する外國の理論及實例(主として振興性のもの)

綜合地方計畫の實例としては恐らくアメリカの州計畫の如きが此に當るのであらう。

そこでは New Jersey 以下 46州が計畫樹立に邁進して居る(1935)。

それ等各州の計畫の主なるものは

道路網
公園系統及森林の保存風景の維持
水力電氣事業計畫
資源計畫

等である。

紐育州では(1935)州内を工業、農業地域等に分ち、資源調査、交通計畫、等を進めんとした。

又 Pennsylvania 州の計畫前調査の項目は次の如くである。

人口の分布及傾向
土地及土地の利用状態
勞働及生活状態
工業商業及交通
社會的活動性

此は稍々細部に汎り厚生的な内容に迄立入つて居るが、それにしても厚生關係の計畫はその規模に於て計畫樹立に迄進み得可しとは思はれない。

結局資源計畫及交通計畫が主體であり、社會的(或は厚生的な)な問題は單位地方計畫乃至都市農村計畫にその大部を擔任せしめて終る事になるのであらう。

しかもその資源計畫の中の最も重要な開發計畫が單位地方計畫の爲す可き範圍でありとせば、綜合地方計畫は結局交通組織に重點を置くに終ると見る可きであらう。

此の理論的な計畫には(と云はんよりは標準計畫的には)Comeyの地方計畫 plan が矢張り参照され得るのであるが、Mc Lean案も亦頗る殖民地的では

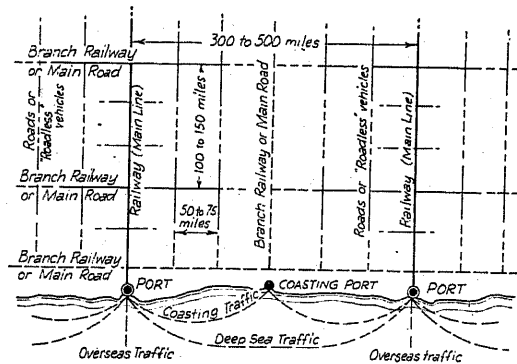
あるが、着想に興味深いところがある。而して彼も亦最も重要な事は

交通計畫と

都市農村の布置

であるとして居る。

經濟圏を考慮した彼の案は次圖の如くである。



第233圖 Mc Lean 未開發殖民地に於ける綜合地方計畫案

3. 我國に於ける綜合地方計畫（主として再編成性のもの）

我國に於ける綜合地方として關東地方がある事は明であり、其の他各殖民地地方も亦一種の綜合地方の感を與へるが、此は地理的に政治的に明に「綜合」以上の特殊性を有する。

むしろ此は國土計畫に準ずるものとして、自分は全土計畫の名により一部門を成さしめるを妥當とする。

關東地方計畫試案（國土計畫研究會）關東地方計畫試案は先づ法制強度を「現狀修正」の如き程度のもので考へられた。

従つて計畫條件としては

甲. 大東京の組織する産業力を破壊する事なき様

乙. 又大東京が對應可能なる様

である事が必要である。

而して計畫の重點を

イ. 大東京の人口處理

ロ. 大東京に對し後背地の與へるあらゆる負荷の輕減

ハ. 後背地の厚生々活の確立

ニ. 此に應ずる産業の再編成

ホ. 再編成により生ずる産業上の負價値の回復

に置いた。

先づ甲、乙の2條件を満足する爲には中心たる大東京が妥當なる時間にて把握し得る限界を區域とし、且その中の交通機關の構成が大東京に結集する様になつて居るのでなければならない。

而して此等の爲には100軒の半径を有する關東平野は恰もその最大限の大きさを示す事になつてゐる（時速65軒の急行電車にて90分、時速110軒の専用自動車道路にて50分の到達距離）。

又交通機關としては地形上高速度のものが勿論可能である。

即ち大東京が如何に疎開されるとしてもそれが此の圏内に於て充分なる交通機關により行はれるなら、その負價値は最小であると云ふ事が出来る（此の事は日本の産業力を弱めざる爲に必要至極な事である）。

次で人口の再分布であるが、我々は理論上先づ東京市をして純帝都たらしめるか、純商工都市たらしめか決定しなければならない。少くも帝都たらしめる以上工業は特殊止むなきものに限る必要がある。

よつて生ずる餘剰人口の再分布は次の順序によつて行はれる事になる。

厚生計畫

i. 全關東を半径50軒内外の厚生區域に分ける（單位地方）。此の中心都市はその區域内の毎月生活の中心となる（人口30萬以内）。

ii. 各單位地方の中を更に15軒半径の厚生區域に分ける。此の中心都市を

毎週生活の中心とする（人口10萬内外）。

- iii. 毎週圏の中を半径5軒圏で分かち、その中心都市を日常生活の中心とする（人口2萬内外）。

産業計畫

- iv. 工業はその土地の工業立地條件に合致するものを撰び夫々の都市の所要人口を培養し得る様にする。その交通機關として大東京を中心とする放射環狀の鐵道及専用自動車道が必要である。
- v. 農業は農業立地に對應す可く、たゞ特殊使命として「中心に抱いてゐる都市」に所要蔬菜を補給する。
- vi. 工業が吸収する農村人口は農村を強化する程度でなければならぬ。

此の厚生々活を第一とする事により、「分布されたる人口」は固定し、且つ大東京に對する消費的な負荷は取り除かれる事になる。

又産業の中最も負價値を負はせられるのは、分散されたる工業であるが、此を補ふ爲には立地條件としても、大東京連結の爲にも、交通の計畫が必要となる。

而して此等の案が實施される爲には

強力なる交通調整

交通施設費の助成

工場誘致の助成

工業資金の調整

都市計畫専用地區制の強調（都市内部）

等が最小の限度に於ても必要とされる。

しかして此等は總て一應現行法の強調により成し得る事にはなつて居るが、實際問題としてはその強調自體が頗る困難であり、且それが實行されるとしても關東平野自體に集る人口量の處理は國土計畫による事なしには如何ともなし難い。

その6. 國土計畫

云ふ迄もなく現在に於ける國土計畫の實例は統制主義國家の獨占する所である。

よつてこゝには自由主義國の國土計畫については一瞥與をへるに止め主として統制主義國家の例を詳述する。

I. 調整主義國土計畫

先づ調整的な意味で國土計畫なる言葉が出たのが1923年の Arthur Comey の地方計畫の報告書の中である。

その後1930年 McLean の著書に National planning には産業計畫を伴ふ可き事が提言され、Egypt の國土計畫には次の様な30箇年計畫が建てられた。

人口計畫

灌漑計畫（新地積）

農業計畫

工業計畫（留保區域）

交通計畫（鐵道、道路、水路、港灣、飛行場）

公共衛生計畫（病院、その他の建物）

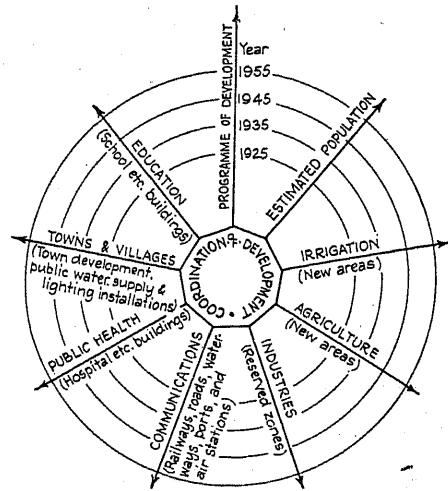
都市農村計畫（都市の發展、水道、照明）

教育計畫（學校等の建物）

彼は結局此の報告に於てあく迄地方の交通構は縦横である可し（少くも殖民地に於ては）となして居る。

此に對しアメリカの國土計畫理論として Cyrus Kehr は地方構成の道路網として三角構成を主張してゐる。

Cyrus Kehr は此の三角の交點を都市點として此に關する計畫は都市計畫に委ねる。而してその三角の内面の處理が即ち局所計畫 Local planning であり、



第 234 圖

Egypt の国土及地方計画に應ずる80箇年計画

交通の全構成が国土計画であるとする。

此の Cyrus Kehr の三角構に應ずるのが Arthur Comey の三角構なのである。

次に国土計画の實際は理論及主張がかくの如く賑かなるにかゝはらず自由主義經濟の國家ではその經濟組織の本質上殆ど見る可き成績をあげて居ない。結局に於てそれは綜合地方計画的な資源的な

國道計畫 (高速自動車道)

資源調査 (アメリカ)

等に終つて居る。

國家意志の徹底は結局に於て自由經濟を貫き得難い事を實證してゐる。

II. 統制主義国土計畫

此は振興性のものと再編成性のものとに分かれる。

1. 再編成性のもの—獨逸の国土計畫

1) 法制的沿革 戦後の窮乏、特に失業群の大量を負つた獨逸は敗戦が主として銃後の缺陷によつたものである事も併せ省み、こゝに政策上 180° の回轉を爲さなければならない機會に逢着した (600 萬の失業者、國民の 60% は無産者に轉落した)。

即ち生産と國民と土地の合理的にして健全なる結合が國家再起の一切の挺である事を知つた彼等は、先づ 1932 年の第一次 4 ヶ年計畫に次で 1933 年 9 月國世襲農場法 (Reichserhofgesetz) を出し、農民が土地を商品化し土地より遊離しゆく事を禁壓した。1933 年 9 月には住居定住區域開發に関する法律を出した (Gesetz über die Aufschliessung von Wohn Siedlungsgebieten)。此によつて國策たる住居定住事業の活動を活發ならしめた (但し此の事業を爲すものは農業、工業、交通、主なる建築物の設置、防空、及郷土風致の保護の必要性を考慮し、土地居住の組織的利用の大綱を定める計畫を立案する義務がある)。

1934 年 7 月住居定住地の統制を目的とする暫定措置法が出た (Gesetz über einseitige Massnahmen zur Ordnung des deutschen Siedlungswesens)。

此は國經濟相をして定住に関する本法が出る迄定住事業を監督せしめるのみならず、一般の居住、工場等が本事業の推進に支障ありと認められる時は此を許さざる事を得さしめる様にした。

1934 年 7 月同法の施行命令が出て、上述趣旨を更に敷衍し一團地の住宅に関する許可をも嚴にする様にした。

かくして 1935 年 3 月「土地は獨逸國民及國家の基礎なり、獨逸の土地の合目的構成を確保し、且公共の目的に必要な土地の所要を統一的觀點に従つて充足」せんが爲「公共の爲にする土地需要の統制に関する」法律 (Gesetz über die Regelung des Landbedarfs der öffentlichen Hand) を制定した。

此の法により Reichsstelle für Raumordnung (R. f. R) 国土計畫局が設けられた。此の局の任務は「局は獨逸の土地は國民及國家の必要に適應せる方

法を以つて構成せらるる様注意す可し」と云ふのである。一切の上級官廳は此の局の要請に應じ協力しなければならない事になつた。

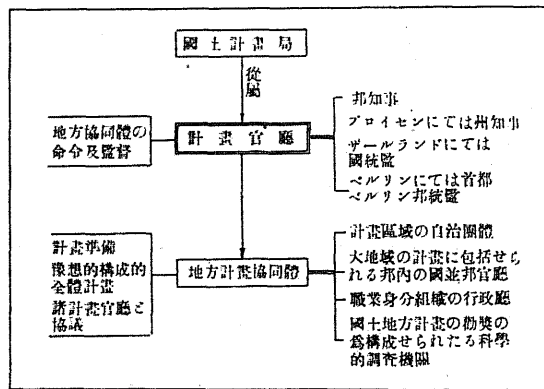
1936年又定住制度の暫定措置法として建築統制に關する命令 (Verordnung über die Regelung der Bebauung) を出し、定住制度に害ある建築につき禁止可能の權限を與へた。

ついで1936年國土計畫、地方計畫の施行に關する第一次命令(Erste Verordnung zur Durchführung der Reichs-und Landes Planung) が出た。此により國土計畫は堂々たる體制をとるのへる事になつた(此の年9月=ニュールンベルグ・ナチ黨大會に於てヒットラー總統は第二次4ヶ年計畫を發表し、「ドイツは4年以内に我々の技術、我々の化學、我々の機械に依り、どうにか、かうにか生産せられ得る一切の原料により、外國より獨立する必要がある」と強調して居る)。

i. 計畫區域

- 邦知事管轄區域。 ザールランド。
- プロイセンにては州。 首都ベルリン。
- ルール炭礦地方計畫組合區域。

ii. 組織



斯く土地、建築、商工業等の經濟活動に關するあらゆる自由を拘束する強力な法律を逐次發布し、結局定住住居地 (Siedlung) 建設の爲の總ての條件を完備した。實に此文の周到なる法律と此を立法する勇あつて初めて今日の美事な國土計畫が實體化したのである。

2) 國土計畫の内容 國土計畫が何を爲す可きかについては次の様な綱領を掲げて居る。

- 人口政策
- 國家食料及原料經濟計畫
- 労働の整理
- 經濟の整理
- 工業移設

即ち大戰に思はざる敗北を喫した獨逸は千載の恨事の眞因に思ひを致し、

人的資源の回復を増強する事

食料及原料を輸入に待つ様な危険を避ける事

國防上大都市特に國境に於ける大工業の過集中を避ける事

等の重要性を痛感し、此を達成する爲には土に即した自給自足の國家を再建するにありとした。

即ち具體的な方法としては

都市を散解して此に代る可き新しき經濟圏を造り

そこに産業聚落を建設し全國民を夫々その産業聚落の地主兼居住者たらしめる

事の根本策なる事を考へ出し、その詳細なる計畫方針を1934年の議會に提案議決を見た。その主要なる案内容は次の如くである。

- イ. 大都市及工業中心地の緩和
- ロ. 村より都市に労働者が新しく移入する事を防ぐ。
- ハ. 新しき社會協同體を作り、新しい園邑都市等を建設して田園に新しい定

住地を設ける。

ニ. 大都市の工業にして立地上不適當なものは他の經濟的に恵まれたる土地に移轉し、その用途をして新しい定住地の爲めの添加物たらしめる。

ホ. 適當なる範圍に於て纏つた經濟單位を造成せしめる。

而して此等の計畫技術の中問題となる大題目は結局

定住地建設

大都市の疎開

大工業地より工場分散移轉

自動車國道

等であらう。

勿論此等は相扶け合つて大綱領を達成する事になるのであり、殊に自動車國道の如きは定住地建設の爲にも、工場分散の爲にも必要不可欠のものとなるのである。

3) Siedlung 定住計畫

此は

失業防止に對し

經濟恐慌の防止に對し

ドイツ勞働階級の經濟的向上に對し

新國民協同社會建設に對し

新ドイツ郷土建設に對し

缺く可からざるものであるとする。

此は要するに前述の如くドイツ國民を大地に復歸せしめ、自給自足生活を営ましめんとする具體的なる歸郷計畫である。

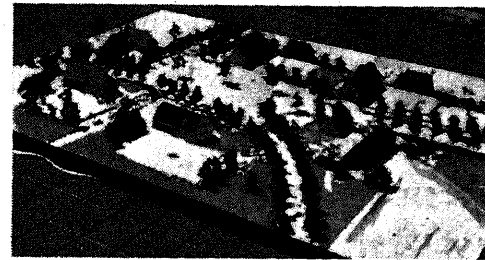
Siedlung を大別すれば

農民定住地

園邑都市 (工農定住地)

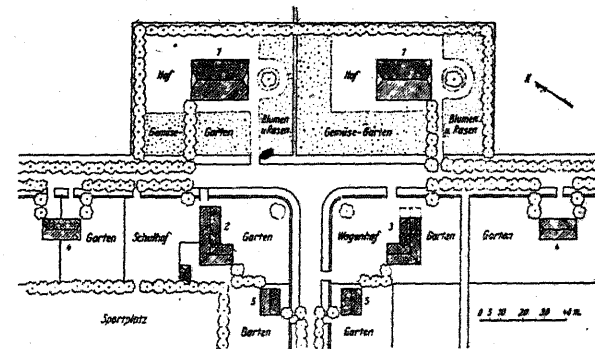
となる。

農民定住地 農民定住地は云ふ迄もなく純粹に農業の爲のものであつて、此は獨逸ではフリードリッヒ大王以來の傳統となつてゐる。夫の強化の爲には帝國勞働義務法 (1935年) を設け、全國の18~25歳の男子に一定期間約半年の農業勞務を賦課した。



第235圖 農民住宅地 (模型)

尙その他此の内容を充實せしめる爲に居住者の人的要素の改善、物的施設の補給、金融等あらゆる支援を與へて居る。



第236圖 村の中心地計畫

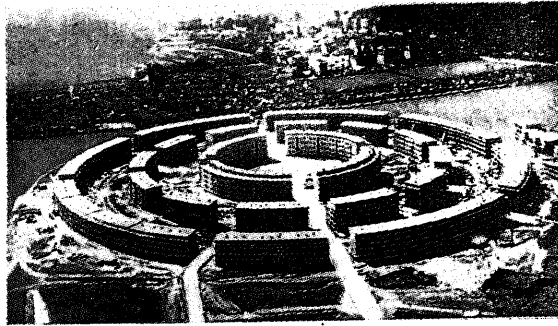
園邑都市 此は結局工農定住地で

ある。即ち從來の都市を完全に疎開し、各戸が食糧的に自給自足し得る様に、いはゞ各戸をそのままに農業と結びつけた都市である。

勿論その中にはあらゆる職業階級が存在し得るが、その市民は又直に農民でもなければならぬ。政府はかくの如きものを新設すると同時に現在都市をも

同様形式たらしめる様企圖してゐる。

工場移設はこうした定住地へ向つて行はれるのである。



第 237 圖 Leipsic-Lössnig アパートメント群 (圓型ジードルンク)

又此等の住宅計畫に對しては、次の様な事項についても行き汎つた注意がのべられて居る。

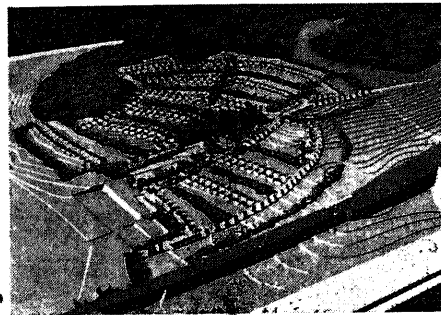
- 各建物。その集團の形態。
- 圍 柵。廣場の形態。
- 道 路。

その中廣場については中世の隣性の復歸を念としてゐる。

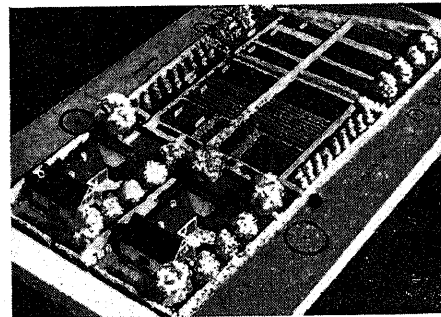
又道路は此を

- 通過交通用道路
- 局所交通用道路
- 住宅用道路

の三つに截然と分ち、夫々の機能に應じ設計す可き様注意して居る。



第 238 圖 ジードルンク模型



第 239 圖 ジードルンク模型

【参考】 獨逸農業ジードルンクに關する進捗状態に對しては次の報告がある。

新設ジードルンク

	面積(ha)	數	平均規模(ha)
1933	610,297	4,914	12.3
1934	74,192	4,931	15.
1935	66,272	3,780	17.5
1919~1932の平均	43,008	4,104	10.5

此の他の小規模の隣接ジードルンク

	面積(ha)	數	平均規模(ha)
1933	17,047	8,480	2.0
1934	27,056	13,654	2.0
1935	21,948	12,542	1.7
1919~1932の平均	10,150	6,838	1.5

4) 大都市の疎開 此に關する方法としては次の様なものがある。

i. 擴張の制限

經濟計畫——農業地域の指定

工業地域の調整

容積地域制

暫定法——都市周邊住宅禁止

工場新設禁止

小賣商店新設禁止法

入市許可制

ii. 舊都市疎開事業の施行

附. 工業移設

市民離市助成

地方計畫の施行

此の中舊都市疎開事業は主として密住宅地、不衛生地區を改善する事と結びついて居る。

而してその方法としては

不衛生地區の全ブロック的改築。

道路の開通による不衛生家屋の取除き

ブロックの裏側家屋の取除き

等が考へられて居る。

5) 工業移設 工業移設の主意は此を中小工業の形式として農業地帯に土着せしめたいと云ふにある。

然しながら大都市の大工業組織を分解し、此を地方に分散せしめんが爲には先づ明白にして瑕瑾なき立地學を必要とする。

即ちその爲の協會を設け實踐團體たる立地突撃隊(S.A)を活動せしめてゐる。

而して彼等は先づ工業の中に次の様な種類がある事を認める。

甲. 特定原料, 補助材料, 大量輸送機關, 水の供給等に依存するもの

乙. 低賃金に依存するもの

丙. 豊富なる労働量に依存するもの

丙に屬するものは金屬加工業, 機械工業, 食料品及嗜好品工業, 製菓, 電氣工學工業, 精鍊工業, 化學調劑及藥劑商品製造工業等であり, 此は一度は大都市に集中する性質を有つてゐるが, 労働力の補給如何によつては再度大都市より離隔し得可き性質をも具備して居る。

即ち突撃隊の吟味により大都市の中より此等の工業が選別せられると共に, 全国土に向つても立地探求が行はれ, それに伴ひ, 甲, 乙, 丙夫々の工業が移設培養せられ, 同時に此に應ずる園邑都市が建設せられてゆく事になるのである。

勿論此の事業を圓滑ならしめる爲には

政府による特惠

課税の軽減

新舊位置間の鐵道運賃の一時的引下

動力に對する特別料金

等の便法が講ぜられ, 更に

販賣局 (Verkauf Büro)

が設けられて新しき販賣市場が用意せられる事になつて居る。

又工業の轉出を受けた大都市に對しては必要ある場合は

新位置から舊位置への税金の拂戻し

等の事も考へてある。

更には又自動車道路網が此の仕事に對し缺く可からざる支柱として施設せられる。

6) 自動車道路 自動車道路の實利は

多數の失業者を吸収する可能性ある事

數年來近隣諸國のそれに比し著しく粗惡となつた道路網の改善

新機械化兵團動員計畫樹立の必要

等にあるとされて居る。

此の事業は 1933 年ヒットラフ總統によりその建設が發表され, 同時に着手せられた。

全長 10,000 杆 (當初の發表 7,000 杆), 幅員 25 米, 内 7.5~12 米が兩側車道で, 中央に 3.5~5 米の植樹帯あり, 車道の外側は又 1 米の芝生帯となつてゐる。

此の中央の植樹帯は自動車の Head light の眩暈を弱め, 兩車線間に車の混入するを防ぐ効果がある。道路の交叉は總て立體交叉であり, 10~20 杆毎に給油所, 修理工場, 宿泊所が置かれてゐる。

道路の構造規劃としては次の如きものがある。

	第一種	第二種	第三種
縱斷曲線半徑(上り)	16,700米以上	2,000米以上	5,000米以上
縱斷曲線半徑(下り)	5,000米以上	3,000米以上	3,000米以上 (場合によりて1,000米以上)
屈 曲 半 徑	1,800米 2,000米	800米 1,000米以上	600米以上 (場合によりて300米以上)
最 大 勾 配	4%以下	6%	8%

第一種 低地にして支障の少なき地方

第二種 第一種よりは地形を顧慮する必要ある地方

第三種 小丘陵地

尙爆撃により破壊せられぬ爲には路面のコンクリート舗装を 60 糎に及ばしめ、その結果ケルン、ボン間 21 杆 (幅 16 米) の道路では時速 40 杆で 30 噸の彈藥車が疾走出来る程になつてゐる (1 時間 2000 噸の計算)。

かくして出来る限り直線道路とした結果次の様な効率を増した。

自動車疾走比較表

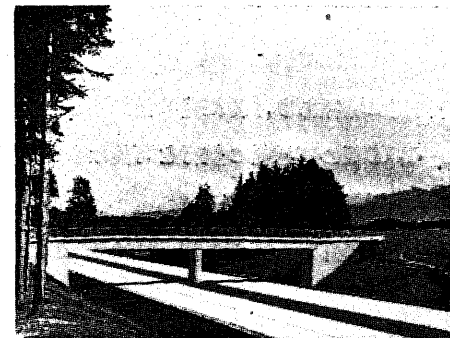
名 稱	道 路	舊 國 道	新自動車専用道路
距 離		93杆	73杆
所 要 時 間		1時—1分	0時—43分
每 時 速 力		9杆	102杆
燃 料 消 費 量 (毎時平均)		17,021立	15,051立
ハ ン ド ル 回 轉 距 離		308米	36糎
ギ ャ 變 更		58回	4~5回
行 合 車 臺 數		26臺	0臺
追 越 車 臺 數		147臺	37臺
ク ラ ッ チ 使 用		57回	5回
ブ レ ー キ 使 用		165回	5回
加 速 器 使 用		415回	22回
振 動		2,639回	100回

事業の進捗は

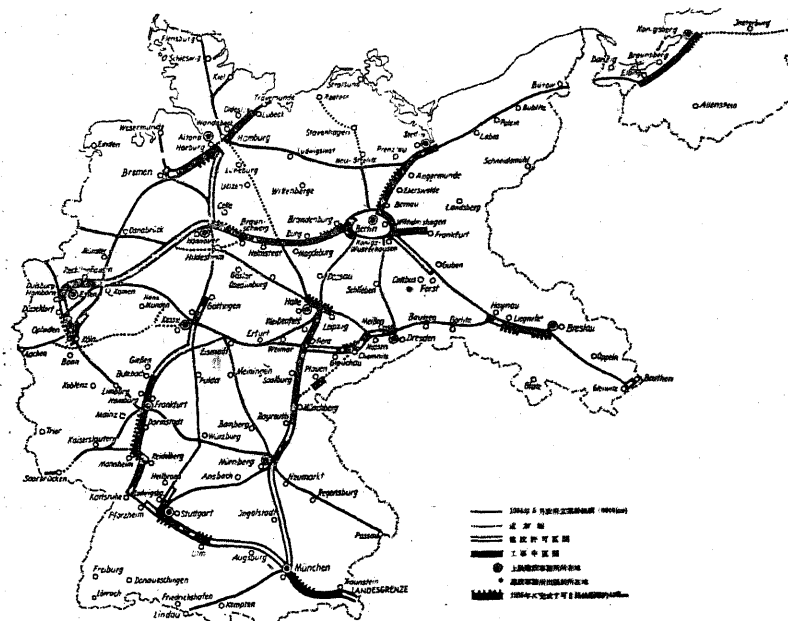
- 1936年 1,000 杆
- 1937年 1,000 杆
- 1938年 1,000 杆 (豫定)
- 建設中 3,500 杆
- 1945年迄、10,000杆に竣工の豫定

費用 1 杆當り 1 個の陸橋を含めて 60 萬馬克。

全長 60. 億馬克と計上して居る。



第 240 圖 獨逸自動車國道例



第 241 圖 1935年 5 月 1 日後の自動車國道

7) その他の公共土木事業 その他の公共土木事業としては

- 鐵 道
- 遞信事業

運 河

等がある。

運河は 16 大航行河川に關係あり、總經費 9 億馬克に達すると稱せられてゐる。その規模は 600~1,000 噸の運送船の航行を可能ならしめるものである。

2. 振興性のもゝ蘇聯邦の國土計畫

1) 沿革及特異性 蘇聯邦國土計畫の特異性は獨逸國土計畫のそれと對照的である。

後者が行き過ぎたる工業主義に調整を加へ重農主義に歸らんとするに對し、前者は純農業國より工業立國に突進しやうとして居る。

即ち 1921 年ゴスプラン (國家計畫委員會) が設けられ、1925 年初めて第一次 5 ヶ年計畫が樹立せらるゝや、既に明に「電化に立脚し國の工業化を圖ると云ふことが計畫の根本任務である」と主張して居る。

而してその目標は「急速なる工業化、國民經濟改造の技術的基礎の形成、技術的=經濟的後進性の一掃、國防の強化、資本主義諸國からの獨立の強化等」であるとして居る (ひたすらアウタルキイの實現に重點を置いてゐる所はナチとその軌を同じふして居る)。

1933 年の第二次 5 ヶ年計畫、1939 年の第三次 5 ヶ年計畫と相次で工業部門は急展して行つた (尤も農業部門が閑却されたと云ふ意味ではない)。

かくして彼等は全土に工業區域を選定すると同時に當然都市主義を採り、ギプロゴール (國家都市建設委員會) を結成し、幾多の工業都市を建設し始めたのである。

その蘇聯邦都市計畫の技術的特異性をあげれば、先づ意外に感ぜられるのは (社會主義國家に似ず、又獨逸と完全に趣を異にし) 人口 100,000 を妥當とし、150,000~200,000 迄を許容の大きさと認めた事である。

即ち過大都市の不可なるは勿論なるも、過小都市にては社會施設、社會訓練等が十分に得られないとして居る。殊に大工場主義に向へば労働者を要し、此

を過小過分散の都市より通勤せしめる事は妥當でないとして居る。

又興味あるは帶狀都市の推賞實施で、Miljntin はそれが次の如き構成にある可き事を主張して居る。

帶狀都市構成

- i. 鐵道地帶
- ii. 工場 Communal plants, 倉庫, 驛, 及夫々の關係の教育機關
- iii. 綠地帶 (中を幹線道路が走る)
- iv. 住居地帶, 次の様な平行構成を爲す。
 - イ) 公共施設 (食堂, 幼稚園, 衛生館, Soviets)
 - ロ) 住居
 - ハ) 兒童都市 (兒童, 休憩所, 幼稚園, 托兒所等)
- v. 公園地帶

慰樂施設, 運動場, 水泳場等を附設
- vi. 農業地帶

(耕作, 園藝, 蔬菜, 灌溉された田野等日用品補給の Soviet 區域)。

但し此等は必ず此の順序になければならないが、さればと云つて又必ずしも直線たるを要せず、地物その他に沿へる自然の線であつて良い。

此の典型的な例は Novosibirsk (第242圖)で、此は農業機械製作の都市であり二本の鐵道幹線の間創設せられた。

工業地帯は鐵道及750米の厚さある綠地帯により住居地域と遮斷されて居る。都市内部も Commune houses (自治住宅群とでも譯すべきか) が 500~600 米幅の公園で遮斷せられてゐる。家屋の建つ地帯でも 15~20% が建築可能面積で、残り全部は園藝生活に當てられてゐる。家屋の列は Commune houses を構成して居り、その中には住居の外に共同會館もあり、居住者は Commune houses 毎に 800~1,000 人位になつて居る。

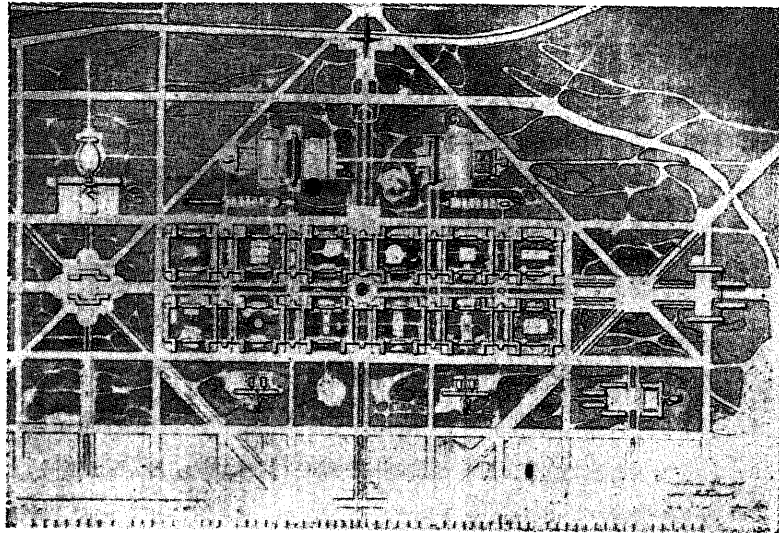
各 Commune houses には幼稚園, 託兒所, 食堂, クラブ室, 運動場がある。

住居は四階、共同會館は二階である。

住居の方向は南北で恒風に一致せしめられてゐる。

緑地帯の中には運動場、衛生館(Ambulance station)、専門學校等が入る。

建築物間の植樹地帯を除いて緑地帯は全建築面積の30%を取りまいて居る。



第242圖 Novosibirsk の隣保中心の計畫
(中央厨房、クラブ、兒童園、學校、運動場)

2) 組織 此の計畫遂行の組織には産業別のもの地域別なものがある。地域別の方には次の様な構成になつてゐる。

聯邦ゴスプラン→共和國ゴスプラン→州又は地方計畫委員會(オブレプラン、クライプラン)→都市計畫委員會(ゴルプラン)→區計畫委員會(ライプラン)→農村計畫委員會(セリプラン)。(備考)區は人口5~10萬の地區、

先づ聯邦ゴスプランが國民經濟計畫の大綱を作製し、聯邦政府の承認を求め、此が下向して各下級計畫廳にそれぞれの區域内の全體計畫を建てしめる。此を集大成し、法律と爲し初めて計畫が完成する譯である。此のゴスプランは「蘇

聯邦の國民經濟計畫に於て社會主義工業の相關聯せる諸部門間即ち採取工業と加工工業、農業と工業、國民經濟と運輸の作業をそれぞれ調整し、生産の發展と消費の増大、生産に對する融資と物資の供給とをそれぞれ適應せしめ、遠距離及對向輸送を一掃する爲各地に於ける企業の配置を適正ならしめ、且企業を原料地及消費地に近接せしめる」任務を有してゐる所より見て、明に國土計畫的意義を有つて居り、上述計畫機關の構成も亦明瞭に國土計畫機關としての組織を有してゐる。

3) 實績 ゴスプランの資料によればその一都市の所要面積及費用等は次の様である。

	建坪(1,000平方米)	總費用(100萬留)
イ. 居住基本(家屋等)	966	140
ロ. 公共施設(公園等)	407	68
ハ. 配給施設(デパート等)	82	13
ニ. 教育施設	146	18
ホ. 保健施設	30	5
ヘ. その他(郵便電話等)	22	28
	1,286	246

住民1人當り 2,500留

但し建設中のものは 1,170留

此の方針により建設せられる新工業都市 200, 新農工都市 2,000~3,000と豫定されてゐる。それに要する支出總額 100 億留である。

- i. スターリングラードの西側、ヴォルガ河に沿ひ、15哩の間隔を置き5つの工業都市。各都市の人口50,000~75,000、一都市の生産は年産額50,000トの牽引自動車。工場と住居の間に緑地帯あり。
- ii. ウラル工業地帯
年産額 3,000 萬噸、職工 15,000 の鐵工場。人口 25,000。都市建設中。
費用 8 億留。
- iii. ニジノブゴロド附近

年産額14萬臺の自動車工場。人口50,000の都市建設中。施設にして特殊なるものは文化普及廳、クラブ、保育所等

iv. サボロジードニエプロストロイ電力計畫區域

工業都市 人口50,000。商工業及文化學工業の工場と住宅地の間に幅2軒の綠地帯。

施設の中特殊のものは映畫常設館、體操場、消費組合

3. 日本に於ける國土計畫

日本に於ける國土計畫の現状は如何。此はあらゆる意味に於て大轉換期にある日本としては未だ頗る遺憾な状態にある。

恐らく次の様な諸動向がやがて綜合せられて國土計畫となるのであらう。

- 企劃院 國土計畫法起草中
- 内務省 地方計畫法起草中
- 鐵道省 交通調整法
- 遞信省 交通及電力計畫
- 商工省 地方工業化委員會

以上は本國に於ける國土計畫的動きであるが、我が國は尙多くの殖民地を有する。

此等臺灣、朝鮮、關東州等の夫々の内部の全土計畫は殖民地の特性として行政部門にセクションなく、民治に對する統制力も強きに拘らず未だ表面化してゐないが、やがて急速に具現化す可き事云ふを俟たない。

然る時我國の國土計畫は此等各全土計畫を綜合したものととなる。

或は此等を綜合する時初めて國土計畫の全體制が完備すると見可きかも知れない。

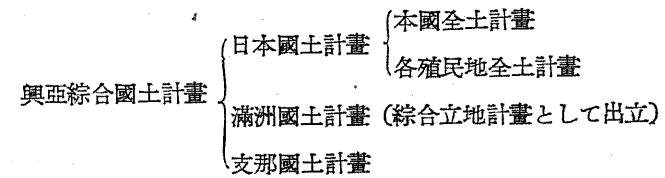
又我國の國土計畫の問題としては友邦間の連系がある。

滿洲國は既に昭和15年公式に國土計畫の準備に入つたが、此は當然我國の國土計畫と有機的なものでなければならぬ。

即ちかくして支那、滿洲、日本の綜合國土計畫が必要となるのである(此の場合、支那、滿洲の國土計畫が振興性のものであり、日本のそれが再編成性のものである可き事も考へられる)。

いづれにせよ總ての基幹として我國の國土計畫は一日の遷延を許されないものである。

我國を中心とする國土計畫體制



(備考) 本書に於て單位地方計畫、綜合地方計畫と云ふ文字を用ひたが、此れを實際に適用する時には後者を地方計畫とし前者をその地區計畫なりとする事も便である。

