

評

評

土木學會誌 第十八卷第八號 昭和七年八月

地方計畫に就て

(昭和七年四月七日第二回工學會大會土木部會に於て)

會員 工學士 武・居 高 四 郎

On the Regional Planning.

By Takashiro Takei, C. E., Member.

内 容 梗 概

我國の都市計畫は一都市を中心として、地理的、經濟的及社會的に一都市を構成する範圍を探り、多くは一都市中心主義に大都市構築を主眼として計畫されてゐるが、都市の理想的發展の形態としては更に廣き面積に向つて人口並に工場等を適當に分散、集中することが合理的で、之が爲には一都市の地域に限らず、より廣大なる地域に亘り未開發地と既開發地とを含む範圍内に市街地と田舎、公園、空地の配置、鐵路、交通機關、公共的施設等の計畫を爲すところの地方計畫が必要なることを述べ、歐米大都市の之が調査計畫に努力せる實例を説明し、我國地方計畫の將來に就て言及せるものである。

目 次

	頁
第一章 人口の都市集中と都市の膨脹發展	1
第二章 地方計畫	6
第三章 理想的都市の構成	7
第四章 歐米各國の實例	12
第五章 我國の將來に就て	14

第一章 人口の都市集中と都市の膨脹發展

都市は産業、文化、政治の中心地を人々が集つて密住生活をなし、主に商工業を以て立ち、古代より存在した。往時の都市は政治、軍治、宗教等の中心地として繁昌したが現代の都市はこれ等原因の外に主に經濟上の立場より存在し、且隆盛となる。而して其發展膨脹の急激にして其規模の極めて大なることは現代都市に比し得可きものを見ない。これが原因は産業革命以來産業組織の改變により工場大規模工業の隆盛と機械利用工業の發達とに依つて人口の都市集中を起し、同時に科學の進歩に依る交通機關の發達、衛生狀態の改善により都市を一層便利に衛生的に且住心地宜からしめたことに起因する。

然れば最も早く發達し人口の都市集中を來したるは英國にして、次いで獨逸、米國にこの

傾向の著しきを見た。

人口 100 000 人以上の大都市人口の總人口に對する割合を見れば第一表の如し。

第一表 大都市人口の總人口に對する割合

	年次	大都市數	大都市人口	總人口 1000 に付
日本(内地)	1920	16	6 753 598	121
	1925	21	8 741 237	146
	1930	28	11 120 745	173
英吉利	1921	50	16 021 703	389
米 國	1920	68	27 420 326	250
獨 逸	1925	47	18 893 230	204
佛 蘭 西	1926	17	6 310 811	155
伊 太 利	1921	18	5 352 041	138

我國人口集中の程度は米國と佛蘭西との間にある。尙我國都市(市部)人口の總人口に對する割合は第二表の通り。

第二表 日本都市人口

年 次	市數	市部人口	總人口(1000中)
大正9年	83	10 006 758	180
大正14年	101	12 806 850	216
昭和5年	109	12 442 215	240

第二表に示す如く我國にても人口の都市集中都市化の趨勢著しきことは窺はれる。

都市人口の増加は都市化の現象を起す、之を大體に2體系に分つことが出来る。第一は新市の創設、第二は舊市の膨脹によるものである。第一の新市の創設による場合は其例は少く、蘆山の發見、大工場の新設、港灣の改良、鐵道主要道路交點等に新に設けられた市街地等の場合である。而して最も一般に起るは在來都市或は市街地の膨脹發展によるものである。我國の實例を見るも神戸、横濱、直方、飯塚、宇部及八幡等は前者に屬するが、他の多くの都市は後者である。

此等都市の發達は政治、軍治、文化、娛樂及休養等によること素よりなれども主要原因は經濟上の理由商工特に工業の發展によることが甚大である。

1. 過大都市, 大都市 我國人口分布の狀態を見るに文化の進みたる地方、天然資源の豊富な地方に人口密度の大なるを認めらる。市街地を構成すると考へられる人口 10 000 以上の聚落の分布を概観すれば關東特に東京附近、名古屋附近、阪神附近及北九州方面に多い。是我國 4 大工業地域にて斯る地方に集中居住し經濟的活動をなし産業都市を構成してをることが知らる。

又之等地方には夫れ夫れ大都市あり、或は接近して多數都市の存在することを知る。斯かる都市的發達をなし、中心が出来ることは經濟上、社會上好都合であるが爲で、大都市附近地にては人口の増加都市化の勢大なることが認められる。之が原因は都市労働者の賃銀は高く、各種職業を割合容易に見出され、社會的娛樂は備はり、生活の向上が計られ、經濟的文化的に有利なる都市生活が出来ると謂ふことに依るもので、人々は在來都市の中心地に住居を求むる意ではなく、都市の郊外地外邊に移る。斯くして中心大都市の周圍には多數の市街地を構成し、これを一纏めとして一大都市所謂大東京、大大阪等を形成して居る。東京附近を見ても人口 50 000 人以上のもの 21 もあり。100 000 以上のものは 4 つ、30 000~40 000 の町村に至りては非常に多く、大東京の人口は 1930 年（昭和 5 年 10 月國勢調査）には 4 986 500 人約 5 000 000 人に達してをる。之と同様の状態は大大阪市域編入前にもあつた。次に大都市人口の構成即ち男女性別並に年齢等を調査するに大都市或は工業都市にては一般に男子多く且 21~45 歳の働き盛りのもの多きを知らる。是農村地方より多數入り來れるによるものである。

大 阪 市	2 453 569 人	内 { 男 1 303 836 人 女 1 149 733 人
東 京 市	2 070 529 人	内 { 男 1,177 757 人 女 942 772 人
Chicago region	21~45 歳	42.1 %
米 國 平 均	21~45 歳	36.0 %

斯く大都市並に其附近地には割合小面積に多數の人々が群居し、莫大な富を集めて經濟的活動をなしてをる。故にこれ等地域に亘つて適當な調和した發達を計り、市民の幸福と利益とを致し産業能率を高めることは國家的の重要問題である。

一般に都市に人口が集積し且密住生活をなすに至れば中心地に於て混雜を増し、産業の能率は低下し、生活費は高くなり、各人の生活は不愉快、不衛生に陥り、人口の集中による都市の便益は失はれて、反つて損失弊害は大となり、遂には莫大の經費を要すれども改造を餘儀なくさるゝに至る。是大都市に於ける通弊である。産業及科學の進歩は大規模の生産と都市集中を惹起し、都市の發達を招來したのであるが都市が無限に膨脹するときは都市を構成する各部分の相互の關係調和を破るに至る。

2. 都市計畫の意義 此れ等都市の弊害を除去し、改善を計ると共に將來再び斯かる失敗を繰返さざる様豫め用意をなし、都市の發展を整然と然かも合理的に導くことが都市計畫の目的とする所である。故に都市計畫は必要缺く可からざるものと云へる。

3. 我國の都市計畫、大都市主義 我國にありては都市計畫法並に市街地建築物法が制定せられ全國 111 都市中既に 101 都市に之が適用を見て、都市の改善に又都市の健全なる發

達に貢献し且この方面に努力しつつある。併しながら我國都市計畫の状態を見るに一都市を中心として地理的、經濟的及社會的に一都市を構成する範圍を探り、中央に位する都市を中心として一都市集中主義或は大都市構築を以て主眼とされてをるものが多い。所謂大何々市と稱へられて地方の都市にても好んで用ひられてをる所である。

4. 大都市發展の狀態 大都市發展の狀態如何と云ふに未だ交通機關の發展せざる時代にありては都市の範圍は歩行距離に局限せられ擴大することが困難であつて、密住生活を餘儀なくされ不衛生、混雜の狀態を呈した。これ歐洲都市に於て著しく認められる所である。然るに交通機關の發達に伴ひ密住不衛生地區を避け、郊外地露達の地に移り新鮮な空氣、麗かな日光に浴し自然の氣に多く觸れ度い人々が増加し、鐵道、郊外電車等の交通機關を利用して市外へ沿線郊外地へと流れ出て或は新に來り居住するものを増加して、郊外地人口の激増と急激の發展を來した。英米並に我國の大都市郊外地に之が著しき例を見る。

(a) 人口の分散 其發展の程度は舊市街地に比し遙かに大にして、都市の中心地にありては人口増加率は低下し、或は人口の減少すら起しつつあるに比して異常なる勢を以て増加しつつあるを見る。

		中心部 小區域	其外方	外方に至 るに従ひ	局部的には	
倫	敦	1~5% 減	1.0% 以下減	1~5% 増	10% 以上	(1921~28 年)
紐	育	市内 24.2%	57.4% } 10ヶ年間	5~10% 増		
費	府	7.0%	42.0% }			
ボ	ス	4.8%	25.9% } 10ヶ年間			
ト	ン	12.0%	118.0% }			(1917~27 年)
ク	リ					
ラ	ン					
東	京	8.2% 減 3.8% 増	50~107% 増 30~50% 増			(1920~25 年) (1925~30 年)
大	阪	市内 3% 減	12% 増	52% 増		(1920~25 年)

是都市人口分散の現象である。この分散は住居の分散によるものにして、これのみにては都市の改善、市民の福祉増進を致すに充分なりとは云へない。電車、高架鐵道、地下鐵道及自動車等の便によりて廣大な地域に分散出來ても、人々が都市中心地で働き或は遠く離れた工場に従業し、日常生活も中心都市による集中主義であればこれが爲に居住地と活動地との間の距離は益々増大し往復に要する時間、賃金、車中に於ける疲勞等の損失、交通量の増加交通の混雜は一層大となる。

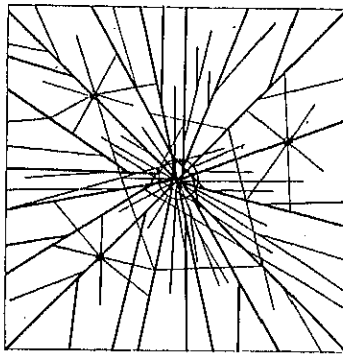
東京、大阪等の大都市に於ける朝夕雜踏時混亂の實狀は吾人の殆んど耐へ難きものである。紐育、倫敦等にありては莫大の經費を投じ、地下鐵道及高架鐵道等の建設によりて交通の便を圖れども、これに伴つて益々交通量を増加し交通混雜を大ならしめつつあるを見ても明瞭

である。即ち住居の分散のみにては交通の混雑を免除することは不可能である。

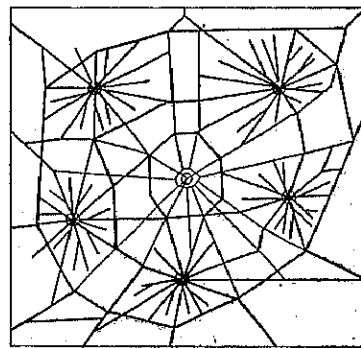
第一圖は一中心都市に於ける交通網を表すものにて混亂の状態を認めらる。

(b) 工場の分散 他方面に市内の或種大工場例へば廣大なる土地を要し、然も特殊技術の熟練工も又原料生産品の配給上特に大都市内にあることを必要としない工場等にあつては郊外地或は市外へと移轉されつゝあるを見る。これ全く經濟上の原因によるもので自然の勢然も都市の發展上好都合とする所である。

第一圖



第二圖



工場の分散は人口を分布し、通勤距離を短縮し、交通問題の解決に資することが大である。即ち工場の分散移轉と共に其附近地住居に相應しき地に住居地を設け、人口の再集中を行へば住居、活動地間長距離の交通を除くことを得て、街路並に交通機關の混雑は大に緩和され交通問題の根本的解決方法となる。第二圖は多心都市の形態を示すものである。

尙又居住者日常生活の便利、文化的娛樂的便益を容易に享受し得る爲に商業並に文化的中心地を創設して日常の便利と公共的施設を設くるにも經濟的たらしむることを得る。日常生活に於ける都市中心と附近地にて用を辨する回數を比較するに第三表及第三圖に示す如く1:4となる。

(c) 分散と再集中 之と同時に考へねばならぬことは都市分散が餘り過度に行はれ市街地が田舎地方に秩序なく散在して發展をなす事がある。之は好ましからざる方法にして更に中心も無く無暗に不規則に展開する場合には經濟上及社會上にも、公共的衛生施設を施すにも不便不利となる。都市分散は大中心地より小中心地へと行ふ可きもので、最近商業の分散も之に伴ひ商業的小中心地を創生しつゝあることよりも認められる。連鎖商店經營の如きは之に資することが多大である。

斯くして都市分散は住居、工場の分散を圍り大中心より分散して新小中心地を作り、保安、保健上支障なく混雑も起らず能率のよきものたらしめるにある。

第二章 地方計畫

地方計畫の意義目的 人口並に工場分散とこれ等を適所に集中配置することに依つて都市の發展を合理的且至便ならしめるには一都市の境域に局限すること無く、より廣き地域に亘り地理的、經濟的狀態より將來の發達の方向、發展の狀態を豫想し之に適應せしむる計畫を樹立して發達を指導誘導し、以て都市的弊害を未然に防止するの必要あり、特に大都市或は附近に多數都市が散在する場合にありてはこれ等を包含する廣大なる地域に亘る未開發地と既開發地とを含む範圍内に都市的生活をなす密接なる關係のある地區、即ち通勤距離以内或は1日に買物等に出掛け得る範圍内に亘り都會地と田舎、公園及空地の配置、道路、交通機關及公共的施設等の計畫をなす地方計畫 (regional planning) を必要とする。而して地方計畫は單に廣大なる地域に亘る都市構築の計畫或は大都市計畫と謂ふ意味ではなく、大地域内の都市的發展を最も合理的に導き過大都市の弊に陥ること無く、土地の利用を適當に配分し、市街地と空地、田舎とを按排し、交通と衛生と市民生活の活動に、慰安文化の享受に最大の効果を得らるゝことを目的とす。

特に必要なる地域 斯るが故に地方計畫は都市發展の合理化、國土の最も有效なる利用方法を圖るものにして都市計畫の根本となる。

而して大都市附近地及多數都市が接近して存在する地方にありては特に必要にして附近市街地との連絡調和した發展を

圖る。米國にては紐育、市俄古、費府、ボストン、ワシントン、ロスアンゼルス市附近を初

第三表

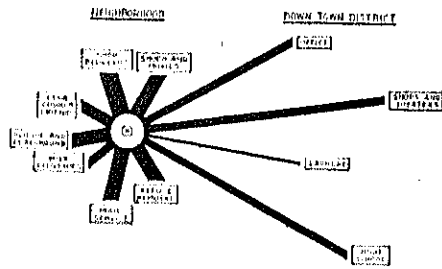
Person moving	Destination or purpose	Times per week according to range of movement	
		Neighborhood	Downtown, or beyond neighborhood
1. Husband	Place of occupation	--	6
	Barber, news-stand or movies	2	..
	Church, lodge or social calls	1	..
2. Wife	Marketing	3	..
	Drug store, shop or office	1	..
	Shopping or theatre	--	1½
	Club or social calls	2	..
3. Son (10 years)	Church or movies	1	..
	School	8	..
	Playground	3	..
	Shops (errands)	3	..
	Playmates	2	..
4. Daughter (16 years)	Shopping or amusement	..	½
	High school	--	5
	Movies	1	..
	Friends	3	..
	Local shops	2	..
5. Delivery and service men	Shopping or social calls	--	1
	Mail	12	..
	Milk	7	..
	Groceries	6	..
	Meat	5	..
	Ice	4	..
	Laundry	..	2
	City packages	..	3
	Ash removal	6	..
Garbage	6	..	
Total		78	19

めとし、英國にてはイングランド及ウェールズにて全国土の約 1/4 人口約 2200 萬人を包含する地域を 07 委員会に依つて之が調査計画を進めつゝある。獨逸にてはエツセンを中心とするルール炭礦地域全般に亘る計画改善に努力してをる有様である。

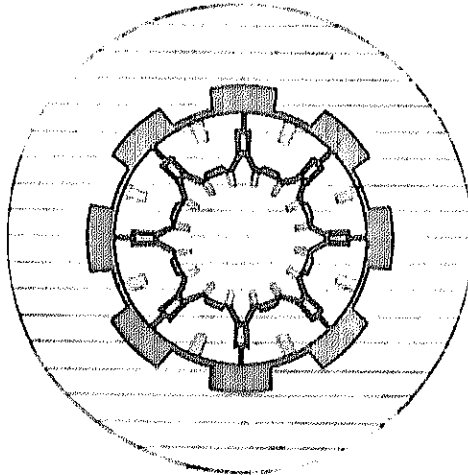
我國にありては各地に都市計画委員会が設置され、都市計画區域、街路計画及地域の設定等あれども何れも廣汎なる地域を全部家々にて埋めんとするが如きやに見ゆる計画にして大都市集中主義と謂ふ可きもので將來に於ける交通、住居、衛生の狀態、空地公園等の配置に就て多大の支障なきを保證し得る計画なるや疑問無きを得ない。

第四圖は市街地内に於ける公園、緑地の配置にして第五圖は緑地の中に市街地を配置したる圖である。

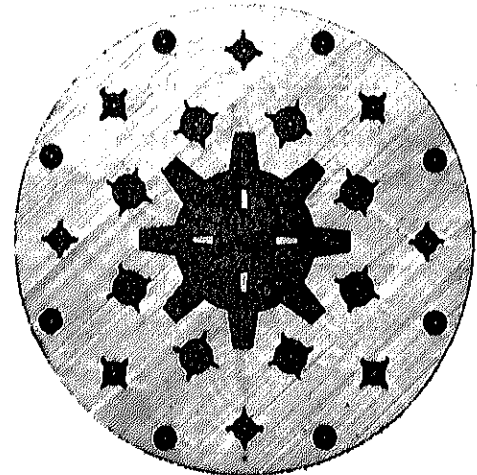
第三圖



第四圖



第五圖



第三章 理想的都市の構成

都市は人々の密集地にて人工のものである。この都市を理想的に建設せんとする希望は古人も考へ（紀元前 375 年 プラトーン）近世に入りては多くの人々が考案したものもあるが實現されたものを見ない。然れども之れが解決に最も力強き影響を及ぼしたのは 31 年前 1898 年 Ebenezer Howard（ハワード）に依りて提唱された田園都市（Garden city）で都市の長所と田舎の長所とを併せ取入れたものである。大都市の弊害より免れる爲に田舎に 6000 英町歩の土地を劃し、内中央部 1000 英町歩に市街地を設け、人口 30000 人を又周囲の 5000

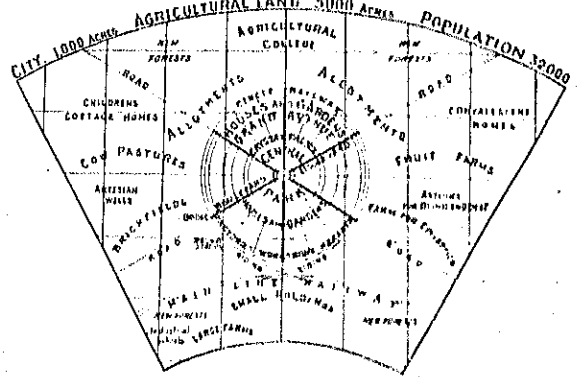
英町歩は永久に農耕地として存し都市の膨脹を防止し、併せて自給自足せんとする獨立の工商住農を以て立つ人口 32 000 の都市を建設せんとする計畫である（第六圖参照）。

之が主張を實現する爲に 1903 年 レッチウオース (Letchworth) に第一田園都市が設けられ、1920 年にはウェルキン (Welwyn) に第二田園都市が人口 40 000~50 000 を限つて建設された。

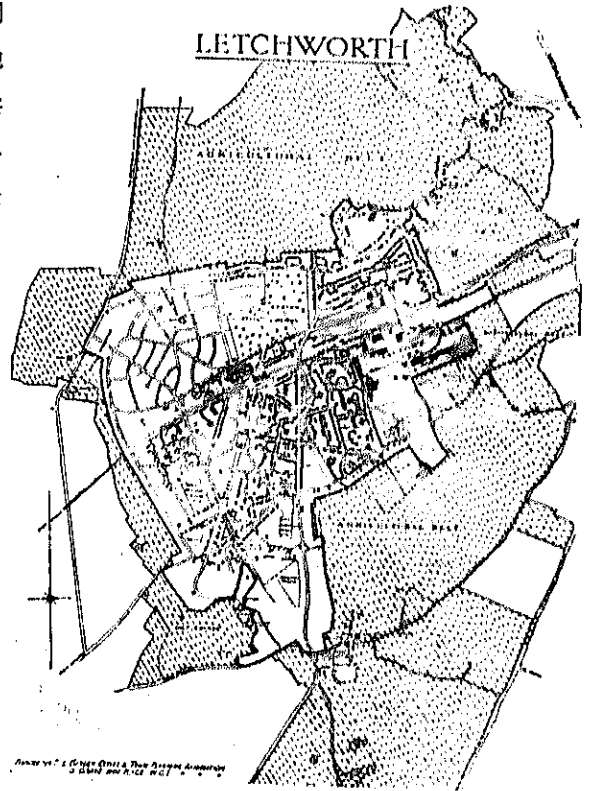
田園都市の設計は第六圖に示す如く Howard 氏が紙上に定規とコンパスにて畫いた計畫に初まる、田舎の農耕地に約 6 000 英町歩の地に約 1 000 英町歩を割して市街地を同形に作り、商工住の市街地として周囲の約 5 000 英町歩は永久に農耕地として保存し、新鮮なる食料品を供給すると共に人々を容易に自然へと近づかしめ、且都市が無限に膨脹するを防止するものである。人口集中による都市弊害より免れ氣持よき衛生的な然も經濟上にも好都合なる獨立都市を創設し工業の分散、國內人口の適當なる分布と土地の適當なる利用を計つて健全なる社會建設を目的とするものである。

工場は運輸交通の至便なる鐵道線路附近に、又成可く市外に設け他の部分への障害とならぬ位置をとり、市街の中央には廣場を設け、各種公館を配置して市民生活の便宜を計り、公園散歩道の配置等市民保健衛生の向上を図り得ることを主

第六圖



第七圖



眼とするものである。

田園都市の設計案は紙上に機械的に規則正しく描かれたものであるから地上に移して直に斯くの如く簡単に實行せらるゝものではない。Letchworth の第一田園都市は有名な都市計画家 Raymond Unwin (アンウイン) 及 Barry Parker (パーカー) 兩氏の設計になるものであるから、以上田園都市設計の主旨を取り現地に實施して支障無き様充分の注意が拂はれた(第七圖参照)。

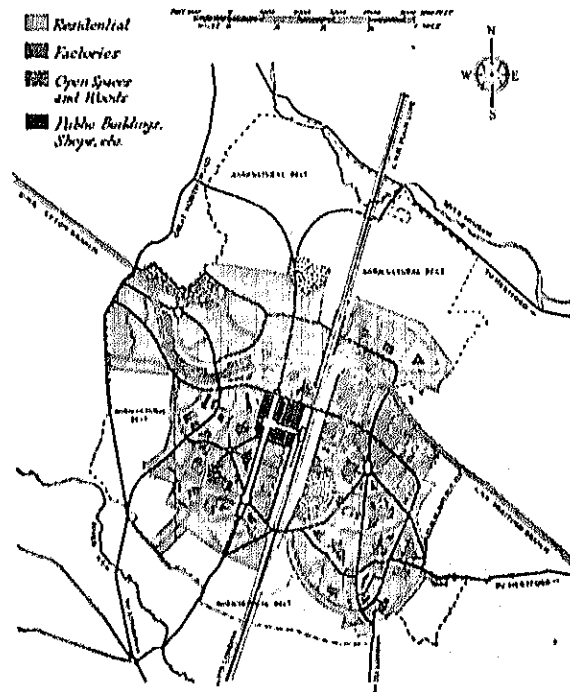
次は第三の田園都市 Welwyn であつて 1920 年より建設され人口 40 000~50 000 に對して設計された(第八圖参照)。

田園都市とは豫め計畫設計された住、工、商業に農を以て立つ獨立都市であつて、其大きさは無暗に大となさしめず、都市社會生活を爲すに充分であらばよいとするもので、周圍は永久に田園地帯にて取囲み土地は全部公有とするか或は公共團體の利益のために委託され、市民の利益を圖る様になつたものである。

田園都市は其大きさを限り豫定せる一定の大きさ以上に膨脹することを許さず、市内に於ける土地の用途に就いては工業、住居及商業夫れ夫れ適當の位置に配置され無駄の交通を省き、充分なる公園空地を存し、衛生上住居の過密による種々の弊害を惹起さざる様豫め計畫されて来る。即ち都市弊害のない健全なる小都市とす。

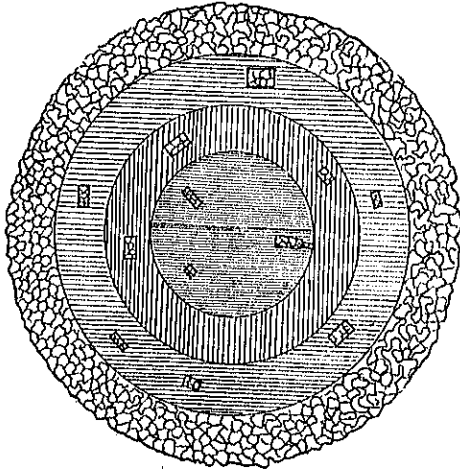
都市の理想的形態に就いて見るに都市は有機的組織を有するものにして之れを構成する各機關が夫れ夫れ適當の位置に配置され相互の關係、大きさが調和を保つて居るに非ざれば到底其活動の圓滿を期することは不可能である。然れば理想的都市は其形態各機關の配置で、大きさ等一定の型を有す可きものである。先づ都市構成の要素を檢するに交通路、自由空地及建築地とに大別せらる。従來多數の都市に就て見るに中央部は家屋密集し人口密度も大なれども、外方に到るに従ひ其程度

第八圖
WELWYN GARDEN CITY-Herts.
Diagram of Town Plan

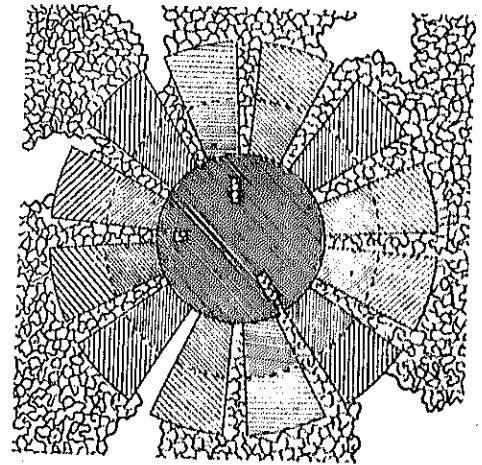


を減じ自由空地、緑地は各所に散在す、然し之等空地間には何等連絡の存するを認めないものである（第九圖参照）。

第九圖



第十圖



又市の外部には廣大なる緑地自然の森林等を有し且これが楔形となりて市の内部迄入り来れるものあり、環状にも連絡せるものありて容易に公園緑地に達することが出来又市外より新鮮なる空気を流入することも可能となり、公園系統の配置としてはより合理的となる（第十圖参照）。

次に大都市の理想的形態としてウォルフ氏（Paul Wolf）の提案せるものあり、

- A; 市中心部大停車場
- B; 遠距離旅客交通用の鐵道（四方に放射）
- G; 貨物鐵道線路にて工業地城内を通じ重車輦が市内道路を通過せずして済む様になる
- K; 運河にて水運の便を計り工業地運輪を重便とす
- S; 高速度鐵道並に市街鐵道
- a; 市の外方に位する所にて平屋住宅
- b; 市の内部に位する所にて高層住宅
- c; 小工業を許す地域
- F; 公園及緑地、外方には廣大なるものあり及びて市の内部迄入り且市を周つて環状となる。
- V; 中心都市より離れて附近に存在する小都市にして鐵道軌道により中心都市並に相互間の連絡を計る、この他に道路を配座することは勿論なり。

鐵道、軌道、道路及運河等交通機關、公園緑地の配置、工場、住宅及商店等土地用途をも定め、以て各機關夫れ夫れ充分の機能を發揮し得られ相互に支障なく調和せる發展を遂げ得らるゝ形態と稱することを得（第十一圖及第十二圖参照）。

理想的都市として田園都市は其組織形態を有するものなれども人口十萬或は五萬に限り夫れ以上人口の集ることを阻止することは都市の發展に對して壓迫を加ふることとなり、無理の存することを認めねばならぬ。又現存の大都市並に其附近地が益々膨脹發展しつつあるはこれ等大都市が人々を吸引する大なる力を存有するによるものなれば中心大都市の存在を無視することは不可能である。大都市の存在を否認し或は發達を抑壓することは不可にして之が發達を善導し大都市の弊害を惹起せざる様努むることが必要である。

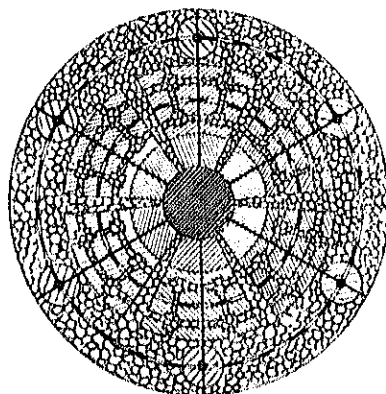
大都市の弊害は種々あれども其内

最も大なるは交通の混雜、土地使用状態の亂雜混亂、公園空地の缺如などが挙げらる。これ等の缺點が除かるゝならば都市は如何に巨大なるとも差支へなしと考ふるものあり。これ大都市主義による都市計畫にして米國 Arthur C. Conney 及最近佛蘭西の Le Corbusier 氏の案はこれを代表するものであつて Conney 氏の案は都市の膨脹發展を左右する最も有力なるものは交通機關なれば道路、鐵道、軌道等の集中する地點が商業文化教育娛樂の中心となり、こゝに大中心都市を構成し市街地は交通機關に沿ひてこれが便なる地域に膨脹す、交通の便なる沿線が商工業地となり之れに接して住居地、交通機關より離れて農耕地、公園及森林等となす。斯くの如くすれば市民の日常生活は居住地附近の商工業地にて共用を辨じ大都市にあらざれば享受し難き文化教育娛樂等は至便なる交通機關によつて中心都市にて得られ、無秩序に膨脹せる都市に於けるが如き交通混雜等の弊を除き得、交通機關の施設さへ充分に施せば支障無しとするものなり（第十三圖参照）。

これと同様の意圖によるものに Le Corbusier 氏の案あり地下鐵道、高架鐵道等放闊なる道路を通じて交通の便を計れば中心部分利用の程度増大するも差支へなし、且高層建築に對してはこれに相應する空地公園を準備す可きことを述べ、利用密度と街路空地との關係に於て調和を破らざる様注意を拂へり。然れども以上大都市集中主義による都市構築にて交通機關の完備、建築物と公園空地との關係を考慮するも、これが經費無限に膨脹する都市に對しては時間と距離、交通等を考ふる時は其完きを期することは不可能となる。

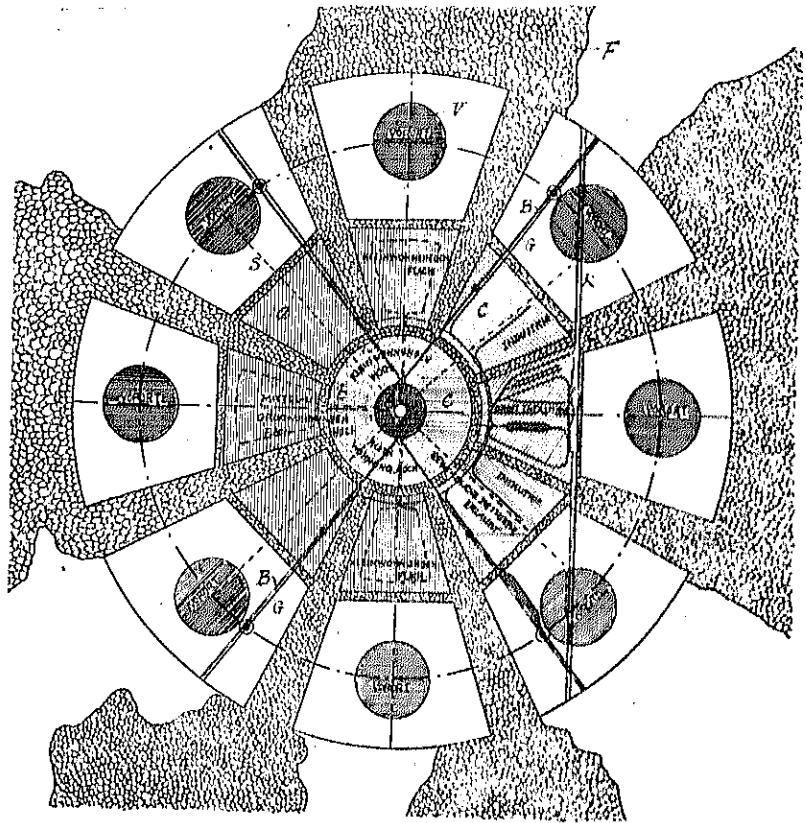
第十一圖

DIAGRAMM FÜR DIE FORMBILDUNG EINER GROSSTADT.



- | | | | |
|---|---|---|---|
| — | AUSFALLSTRASSEN
VERKEHRSTRASSEN, WELCHE DIE
EINZELNEN VERKEHRZENTREN
DER AUSSENBEZIRKE UNTER-
EINANDER VERBINDEN. | ● | GRÜNFLÄCHEN
GEHÖRIGKEIT (CITY) MIT
HOHER BEBAUUNG
DIE AUSSENBEZIRKE NACH DER
DICHTHEIT IN DER BEBAUUNG
KLEINERER VORKORTE. |
| ● | VERKEHRZENTREN | ○ | |

第十二圖
SCHEMATISCHE DARSTELLUNG
einer
GROSSTADT



第四章 歐米各國の實例

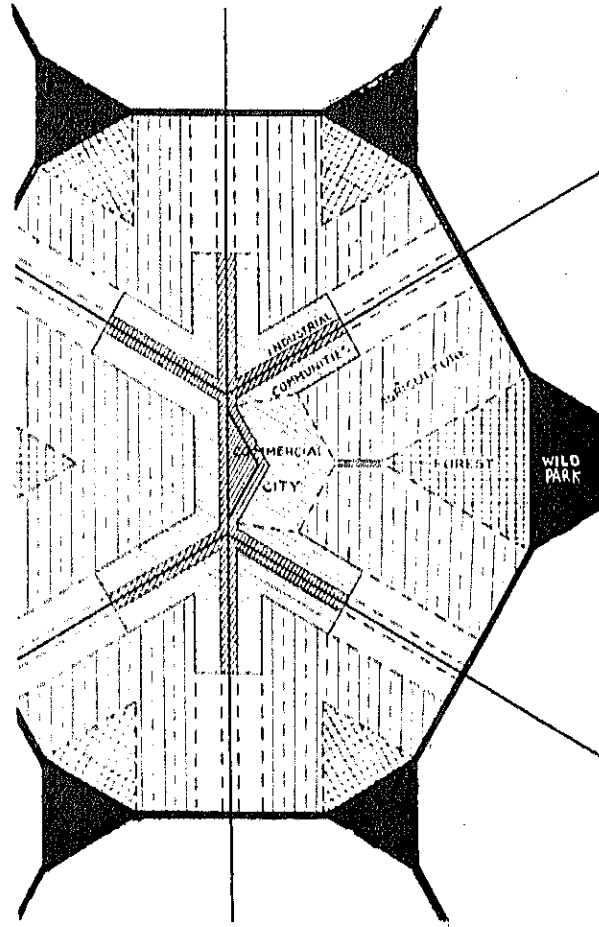
地下鐵道、高架鐵道を建設して交通を至便にすれば益々交通量を増加し混雑を加へつゝあるは紐育、倫敦に見らる可く道路を2階3階とし、或は御路を迴廊式に擴張する等に依りて一時交通混雑を緩和し得らる可きも益々交通量の増加するに會しては同様の困難に逢着す可く根本的解決と稱するを得ない。尙又これ等施設の改善に要する經費は莫大にして到底實行し能はざるものである。又交道機關交通路に沿ふて帶狀に限り無く膨脹發展するが如き様式は従來自然的に發達せる都市に多く見らるゝも好ましからざるものなり。これ等諸點を擧ぐれば

實際上

1. 交通上の不利、停止車荷物積卸車あり速力の低下交通能力の減少交通の危険を生ず

第十三圖

2. 排水上の不便
 3. 公共的施設を施すに不便不利
- 社 會 的
4. 交通の危険特に兒童の交通危険
 5. 騒音塵埃を惹起すること大にして閑靜ならず
 6. 社會生活をなす中心地を缺く
- 美 觀 上
7. 道路の兩側には長屋建家屋並びて外觀を損し田園、自然の景色を觀賞出来なくなる
- 財政方面
8. 行政費公共的施設費、警察、郵便、電話費等を増す
 9. 道路沿ひ夾間地を買収して利用を損す



以上の如き種々の缺點あるが故に交通路に沿ふ带状發展を避け中心都市より或間隔を隔てて小中心地小都會を設けこれを社會的中心商業的中心として日常生活の便を圖り、一つの纏つた小中心集落地とし、中心都市との間には鐵道或は道路による交通の便を圖る。然しこれ等の道路は家屋連擔し或は多數の横斷道路にて交通は危険を増し速度を減じ、従つて輸送力を減退せしむることの無き様にす即ち横斷道路は郊外地にては 1/3 哩外郊地にあつては 1/2 哩間隔位に存するものとす。

斯くして中心都市と郊外地中心地間には永久に建築せられざる空地或は建築せらるゝにしても極めて疎なる開發をなすが如く努める。これが爲には獨立の田園都市或は中心都市に活動する人々の居住する場所にて工業を有しない小都市にてても可なるが、従来の郊外地の如く中心都市の膨脹に伴つて併呑せられ地價は高まり、利用密度は増して市内居住地と何等變り無き部分となること無く永久に氣持よき居住地小都市として存在せしめる（第十四圖参照）。

之米國の Robert Whitten 氏の提案する所であつて又英國の衛星都市 Satellite Towns として太陽の周圍に多くの衛星が存在する如く中心大都市の周圍に永久に併呑されないで共同に公園、森林、農耕地其他の空地を存して小都市の散在するが如き發展を以て理想的且健全なる大都市發展の形態とするものである(第十五圖参照)。

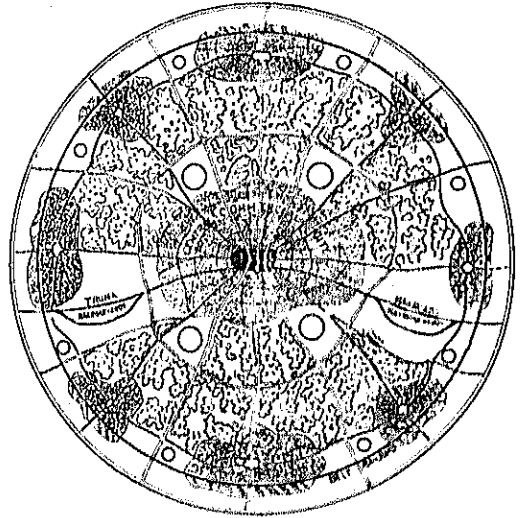
之が爲には建築に不適當なる土地は非建築地或は公園、森林、空地等とし或は公共的用地、飛行場、墓地、水道、水源地、農耕地及水面等として存し、これが目的を達するには市民の理解と共に郊外地土地全部の買収、用途に嚴重なる規定を應用する地域制によらねばならぬ。

他面單に疎なる市街地發展をなす意にて無秩序に廣大なる地域に點々と家屋を散在するが如き發展も往々見らるれども斯くの如き發展によつては都市的利便は更に享くことを得ず、公共的施設、水道、下水道、瓦斯、電氣、交通機關、行政費、郵便、電信電話及警察費の損失大となり、都市的中心を缺くものにて不便不利となるものなれば避けねばならぬ。

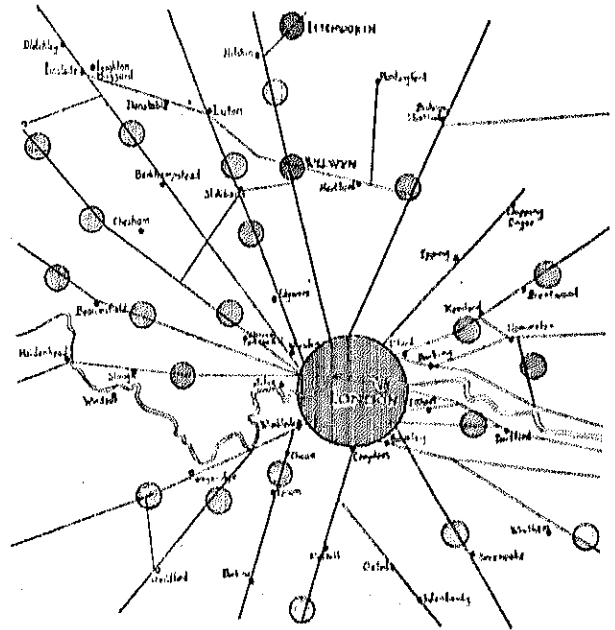
第五章 我國の將來に就て

斯く地方計畫は人口並に工業の適當なる分散と再集中とを計り、自動車の發達以來大都市の周圍に無秩序に擴がり混亂の狀態に陥りつゝあるを防ぎ、衛星的都市に集めて都市發展を導導するにある。斯くて廣大なる地域に亘り帯狀に

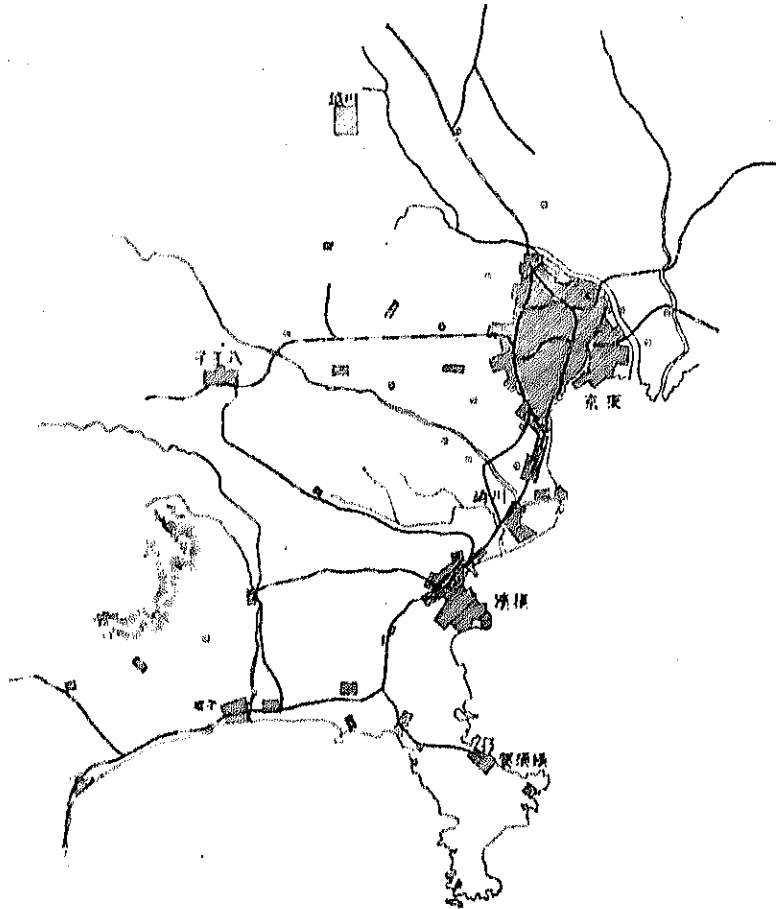
第十四圖



第十五圖



第十六圖



擴がり或は家屋が點々と散在すること無く、衛星都市的發展をなさしむるにあり。各市の發展を指導する都市計畫の根幹となるものである。依つて地方計畫の特に必要な大都市並に其附近地及多數都市の近接する地方にあつては、これが將來の健全なる發展のためには其基礎たる地方計畫を樹立するの肝要なるを痛感するのである。

我國に於ては京濱地方、湘南地方、京阪神地方、北九州地方及名古屋地方等は最も必要とする地方である、現に一部水道、下水道等の計畫あるが、之等も適切のものなれども尙一層この地方計畫に進まんことを切望するものである（第十六圖、第十七圖及第十八圖參照）。

第十九圖は英國リヴァプール附近の地方計畫を示す。

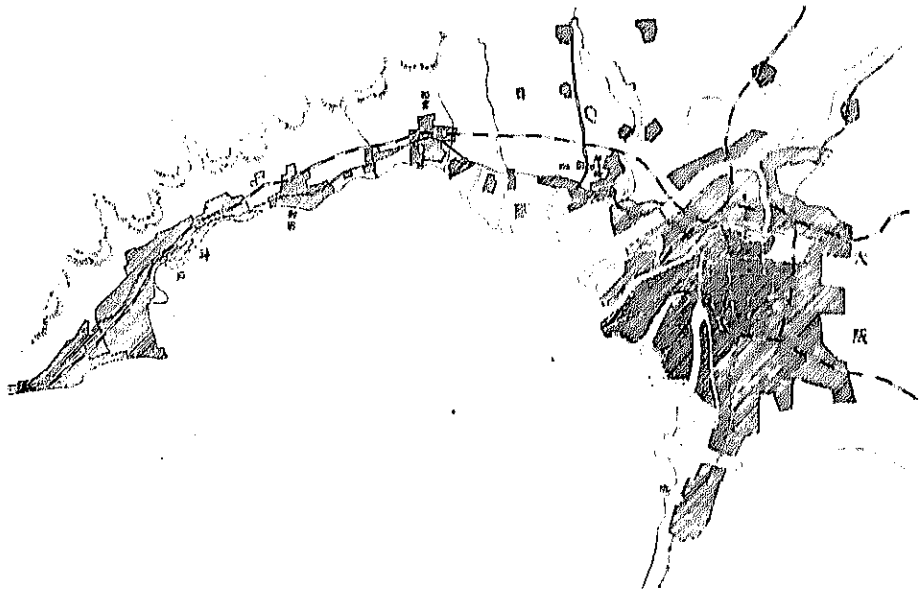
米國にては紐育、市俄古、費府、ボストン及ロスアンゼルス其他の地方に、英國にてはイングランド及ウェールズ全面積の約 1/4 に亘り 70 からの委員會を設立し、これが計畫を樹て、

獨逸にてはエツセンを中心とするルール炭鑛地域全體に亘る計畫の行はるゝ等其必要を示すものである。

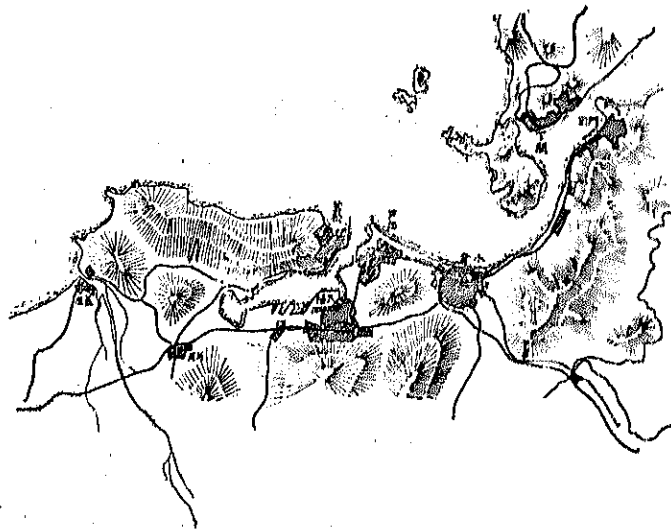
我國にてもこの方面に一層の注意を向け都市計畫の根幹を定め將來に支障無からしむることを肝要とす。

(終)

第十七圖



第十八圖



第十九圖

