

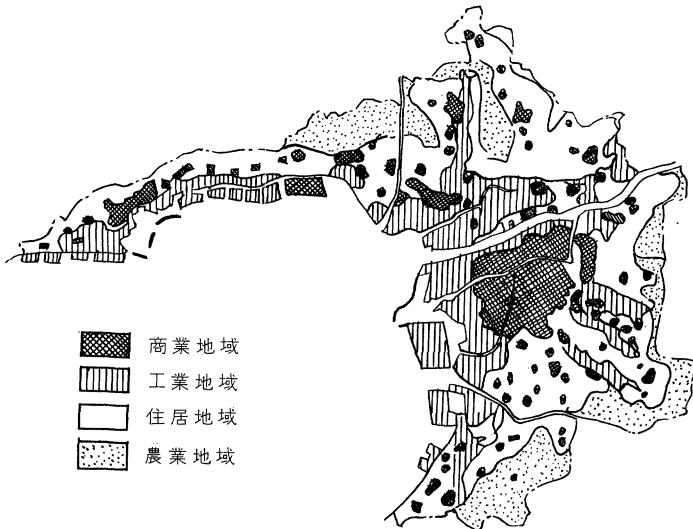
# 都市交通からみた都市の再開発

米谷 栄二\*  
吉川 和広\*\*

## 1. 緒言

最近の都市における自動車交通の発展、建築技術の進歩、都市内部の諸地域の機能的変化、とりわけ商業業務地の展開の結果、旧来の市街地形態は都市の発展に大きな障害となるに至った。しかも、今後都市においては民間の建築・施設投資の規模が拡大し、さらに鉄筋コンクリート建築の増加によって市街地の不燃化も大巾に進展すると考えられるので、市街地形態の整備はきわめて緊急を要するものとなってきた。これまでの都市再開発は、震災復興や戦災復興を契機とした、土地区画整理事業によって行なわれてきた。しかし、今後の都市再開発は、市街地の幹線街路の整備にともなう都市改造・土地区画整理事業を中心として進められていくと予想される。本研究においては、広域都市計画の立場にたつて、幹線街路および都市高速道路の整備計画を策定し、さらに急激な人口増加と、第三次産業の発展にマッチした都市再開発計画の策定を目的として、単純化した商業地域の配置計画モデルを作成し、広域都市圏のどの地区に、第三次産業のいかなる業種をどの程度の規模で配置するのが適正であるかを求めるための、方法論について考察

阪神都市圏第三次産業配置計画



\* 正員 工博 京都大学教授 工学部土木工学教室  
\*\* 正員 工修 京都大学助教授 工学部土木工学教室

した。もちろん、ここにいう適正配置および適正規模とは、広域都市計画の見地にたつて、地域経済計画にもとづく第三次産業生産水準の上昇を達成することを目的とした場合の適正配置および適正規模を意味するものである。さらに本研究においては、この方法論を実際に阪神都市圏に適用して、モデルの妥当性を実証することにつとめた。

## 2. 大都市における問題点

現在最も深刻なものとして意識され、将来もその解決が困難なために、やはり重要視されていくであろうと思われる中心的課題は、大都市の過大化による諸問題であろう。大都市においては、

(1) 都心部の業務専用地区化と人口の外縁部および周辺部への移動による通勤交通需要の急増および自動車輸送の急激な発達にともなう既設街路の交通容量不足による交通問題。

(2) 第三次産業の急激な発展にともなう容積量(延床面積)の不足。

(3) 急激な人口増加にともなう住宅不足と、市街地の無秩序な土地利用によるスプロール問題。

(4) オープンスペースが減少し、不適當、非衛生的な地区まで宅地開発が行なわれ、市街地内部でも建築密度が上昇し、危険で不良な居住環境となりつつあること。

(5) 上水・工業用水などの需要が供給力の限度に近づいていること。などをその顕著な問題としてあげることができよう。

このように、産業と人口の過度集中のため、大都市では、住宅・交通施設・生活環境施設などの重要な都市施設の整備が需要に対処し得ない状況にあるが、このうち現在とくに重要かつ緊急なものは、都市交通のひっ迫である。これは単に人口が過度に集中したというだけでなく、業務機能の都心集中による職場と住宅の分離により通勤交通量がいちじるしく増大したこと、自動車交通の急激な増

大によるものであるが、この解決策としては、既成市街地の無秩序な膨張を抑制するために、都市機能の分散をはかるとともに、都心部の再開発により土地の合理的な利用をはかりつつ都市の改造を行ない、一方において高速道路・高速鉄道・駐車場などの交通施設の整備を強力に推進するという、総合的かつ大規模な対策を進める以外にないであろう。

### 3. 広域都市圏の目標年度における経済構造の推定

広域都市圏の目標年度における経済構造を推定するためには、一般に地域産業連関分析を用いるのが便利である。地域産業連関分析は、

$$TAZ + TY = IZ \dots\dots\dots(1)$$

と表わされる。ここに、

- Z: 総生産額のベクトル
- Y: 最終需要のベクトル
- A: 投入係数の行列
- T: 地域間交易係数の行列
- I: 単位行列

である。技術革新その他の影響を考慮して、投入係数を推定し、さらに現在の地域間における交易状況を参考に、目標年度における地域間交易係数を推定し、最後に計量経済学モデルを作成することによって、目標年度最終需要を求めれば、広域都市圏における目標年度の総生産額は、式(1)を変形して、

$$Z = [I - TA]^{-1}TY \dots\dots\dots(2)$$

から計算することができる。

つぎに、目標年度における最終需要を求めるためには、一般に式(3)のような連立方程式フィルターモデルを用いるのが便利である。

$$IY_t = BY_t + CZ_t + U_t \dots\dots\dots(3)$$

ここに

- I: 単位行列
- Y<sub>t</sub>: 内生変数の列ベクトル
- Z<sub>t</sub>: 外生変数および先決内生変数の列ベクトル
- B: 内生変数の係数行列
- C: 外生変数および先決内生変数の係数行列
- U<sub>t</sub>: 構造方程式にふくまれる攪乱項の列ベクトル

である。式(3)を内生変数の列ベクトル Y<sub>t</sub> について解くと、

$$Y_t = [I - B]^{-1}CZ_t + [I - B]^{-1}U_t \dots\dots\dots(4)$$

という誘導形が得られる。したがって、式(4)を計算することによって、目標年度における内生変数の値を推定し、これをもとにして、最終需要を各業種ごとに予測すれば、式(2)から広域都市圏における目標年度の経済構造を求めることができる。

## 4. 広域都市圏における商業地域配置モデルの作成

### (1) 交通量制限

すでに 2. で指摘したように、広域都市圏において都市再開発を行なうために現在最も緊急な課題となっているものは、都市の動脈ともいべき街路および都市内高速道路の整備計画であろう。一般に広域都市圏内の各地区における現在の 1 日発生交通量は、起終点調査によって求めることができる。したがってこの発生交通量と各地区間の距離をもとにして、各地区における自動車 1 台あたりの平均走行距離  $l_i$  を求めることができる。また発生交通量をもとにして、全通過交通量を求めることができるので、各地区における全交通量すなわち(発生交通量+通過交通量)と全発生交通量との比  $\delta_i$  を計算することも可能である。さらに施設別起終点調査にもとづいて、全発生交通量と第三次産業発生交通量の比  $r_i$  を計算することができる。つぎに (i) 地区における (j) 業種の必要容積を  $x_{ij}$  とし、(i) 地区における (j) 業種からの発生交通量を  $n_{ij}$  とすれば、一般に  $x_{ij}$  と  $n_{ij}$  との間には、

$$n_{ij} = \alpha_j x_{ij} \dots\dots\dots(5)$$

という直線相関関係が存在する。したがって (i) 地区における全交通量  $N_{ij}$  (単位: 台・km/日) は、

$$N_{ij} = l_i r_i \delta_i \sum_{j=1}^n \alpha_j x_{ij} \dots\dots\dots(6)$$

となる。これに対して、ピーク時における 1 車線 (巾員 3.5m) あたり 1 時間交通容量を街路は 750 台、都市高速道路は 1200 台とすれば、巾員 (k) m の街路および高速道路の交通容量  $b_k$  を計算することができる。さらに (i) 地区における巾員 (k) m の街路および高速道路の総延長を  $L_{ik}$  km とすれば、各地区ごとに  $\sum_k b_k L_{ik}$  を計算することができる。さらにピーク時交通量と 1 日交通量の比を  $a_i$  とし、大都市における現在の  $a_i$  の値をもとにして、将来の  $a_i$  の値を推定し、 $a_i = 0.08$  とすると、各地区ごとの飽和交通量は、 $(1/a_i) \sum_k b_k L_{ik}$  (単位: 台・km/日) となる。現在街路の飽和交通量から、現在の交通量をさし引いて余裕交通容量を求め、これに計画街路および計画高速道路の交通容量を加えることによって、各地区ごとに飽和交通量  $(1/a_i) \sum_k b_k L_{ik}$  を計算することができる。このようにして、(i) 地区における目標年度の交通量および、目標年度までに増加可能な交通容量が求めれば、交通量制限として、

$$(l_i r_i \delta_i) \sum_{j=1}^n \alpha_j x_{ij} \leq (1/a_i) \sum_k b_k L_{ik} \dots\dots\dots(7)$$

が得られる。

### (2) 容積量制限

都市改造・土地区画整理事業などを行なって土地を集約的に高度利用することにより、(i) 地区において目標年度までに増加可能な容積量を  $A_i$  とすれば、容積量制限は、

$$\sum_{j=1}^n x_{ij} \leq A_i \dots\dots\dots (8)$$

と表わすことができる。

**(3) 土地利用制限**

目標年度における広域都市圏内就業者人口と総人口との比を  $\lambda$ 、目標年度における第三次産業就業者数と全就業者数との比を  $\eta$  とし、第三次産業 (j) 業種の単位容積あたり就業者数を  $d_j$  とすれば、目標年度における広域都市圏内人口は、 $(1/\lambda\eta) \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n d_j x_{ij}$  と表わされる。

これに対して、広域都市圏内の (i) 地区において目標年度までに開発可能な商業適地面積を  $B_i$ 、住居適地面積を  $R_i$ 、軽工業適地面積を  $M_i$ 、工業適地面積を  $I_i$ 、そのほかの地域の面積を  $O_i$  とし、それぞれの適地の人口密度を  $b_i, r_i, m_i, i_i, o_i$  とすれば、土地利用制限として、

$$(1/\lambda\eta) \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n d_j x_{ij} \leq \sum_{i=1}^m \cdot (b_i B_i + r_i R_i + m_i M_i + i_i I_i + o_i O_i) \dots\dots\dots (9)$$

が得られる。

**(4) 上水道用水制限**

1人1日あたり実需要水量を  $w$  とし、広域都市圏における上水道給水増加可能量を  $W$  とすれば、上水道制限として、

$$(w/\lambda\eta) \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n d_j x_{ij} \leq W \dots\dots\dots (10)$$

が得られる。

**(5) 生産量制限**

商業交通地理学者オトレンバは、都市における第三次産業の立地条件を、地理的・歴史的に分析して、その著書「商業交通地理」の中で、都市における第三次産業の立地は、供給原理と利潤追求原理によって決定すると述べている。したがって、第三次産業 (j) 業種の都市圏人口1人あたり最小必要容積を  $g_j$  とすれば、供給原理による生産量制限は、

$$x_{ij} \geq g_j (b_i B_i + r_i R_i + m_i M_i + i_i I_i + o_i O_i) \dots\dots (11)$$

となる。つぎに広域都市圏の目標年度における (j) 業種の総生産額増加量は、式 (2) の計算結果から、現在の総生産額をさし引くことによって求められる。一般に容積量と総生産額との間には、直線相関関係が存在するので、

$$\beta_j = \{ (j) \text{業種の容積量} \} / \{ (j) \text{業種の総生産額} \} \dots\dots\dots (12)$$

とおくと、(j) 業種の目標年度までに増加を必要とする容積量は、 $\beta_j Z_j$  と表わすことができる。したがって、

利潤追求原理に相当する生産量制限は、

$$\sum_{i=1}^m x_{ij} = \beta_j Z_j \dots\dots\dots (13)$$

これらの制限条件をとりまとめると、

$$\left. \begin{aligned} &\text{交通量制限} \\ &(l_i r_i \delta_i) \sum_{j=1}^n a_j x_{ij} \leq (1/a_i) \sum_k b_k L_{ik} \\ &\text{容積量制限} \\ &\sum_{j=1}^n x_{ij} \leq A_i \\ &\text{土地利用制限} \\ &(1/\lambda\eta) \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n d_j x_{ij} \leq \sum_{i=1}^m \cdot \\ &\quad \cdot (b_i B_i + r_i R_i + m_i M_i + i_i I_i + o_i O_i) \\ &\text{上水道用水制限} \\ &(w/\lambda\eta) \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n d_j x_{ij} \leq W \\ &\text{生産量制限} \\ &x_{ij} \geq g_j (b_i B_i + r_i R_i + m_i M_i + i_i I_i + o_i O_i) \\ &\sum_{i=1}^m x_{ij} = \beta_j Z_j \end{aligned} \right\} (14)$$

となる。広域都市計画の立場にたつて、幹線街路および都市高速道路の整備計画とマッチした都市の再開発計画を策定することを目的として、地域経済計画にもとづく第三次産業生産水準の上昇を達成するためには、式(14)の制限条件のもとで、第三次産業によってもたらされる付加価値を最大にする  $x_{ij}$  の値を求めればよいこととなる。すなわち、式 (15) を最大にする  $x_{ij}$  の値を求めればよい。

$$f(X) = \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n (v_{ij}/\beta_j) x_{ij} \dots\dots\dots (15)$$

ここに  $v_{ij}$  は (i) 地区における (j) 業種の付加価値率である。

**5. 阪神都市圏における商業地区配置モデルの計算例**

阪神地区を中心とする総合的な交通解析をむだなく遂行するために、昭和 35 年度に阪神地区高速道路協議会が実施した起終点調査をもとにして、 $l_i, r_i, \delta_i$  の値を求めると表-1 のようになる。これらの値をもとにして、各地区ごとに現在街路の交通量と飽和交通量を求めると、表-2 に示すとおりである。表-2 から明らかのように、各地区とも現在の交通量はすでに限界に近づき、現在街路の余裕交通容量は、ほとんど、ないとみてさしつかえない。すなわち阪神地区の街路交通がいかにひ

表-1

地 区 (i)	$l_i$ (km)	$r_i$	$\delta_i$
大阪市(都心部)	4	1.4	1.2
大阪市(都心部を除く)	5	2.5	1.5
神戸市(旧市域)	5	2.5	1.5
阪神間諸都市	5	2.5	1.6

表-2 現在街路の交通容量 (単位: 1000 台・km/日)

地区	現在交通量	飽和交通量	飽和度
大阪市東区	1 556.0	1 578.1	98.6%
西 区	1 215.2	1 245.2	97.6
南 区	1 366.8	1 396.3	97.9
北 区	1 821.2	1 821.2	100.0
小 計	5 959.2	6 040.8	
大阪市天王寺区	1 184.5	1 232.5	96.1
浪 速 区	1 343.0	1 388.5	96.7
福 島 区	918.0	956.3	96.0
大 淀 区	797.0	867.8	91.8
旭 区	306.0	407.5	75.1
都 島 区	694.5	734.2	94.6
城 東 区	553.5	593.4	93.3
東 成 区	505.0	611.3	82.6
生 野 区	538.0	668.8	80.4
東住吉区	435.5	590.0	73.8
阿倍野区	806.0	867.5	92.9
住 吉 区	662.0	713.4	92.8
西 成 区	728.5	799.6	91.1
此 花 区	167.0	321.0	52.0
港 区	265.5	558.8	47.5
大 正 区	321.5	447.5	71.8
東淀川区	749.0	1 040.0	72.0
西淀川区	525.5	715.0	73.5
小 計	11 500.0	13 513.1	
神 戸 市	3 423.0	4 532.5	75.5
尼 崎 市	1 430.0	1 541.3	92.8
西 宮 市	862.4	927.5	93.0
芦 屋 市	229.5	274.5	83.6
小 計	2 521.9	2 748.3	
合 計	23 404.1	26 829.7	

っ迫しているかがよくうかがえる。したがって今後の都市再開発は市街地の幹線街路および都市高速道路の整備にともなう都市改造、土地区画整理事業を中心として進めることによる交通容量増加の必要性が認識される。阪神都市圏においては、大阪市をとりまいて、いわゆる3大環状線と呼ばれる道路計画および、大阪市を中心として放射状にのびる、いわゆる10大放射線と呼ばれる道路計画が立案されている。さらに阪神都市圏においては、多くの街路計画が策定されているが、昭和45年までの実施計画街路を対象として、その交通容量を算出することができる。なおこのほかに、阪神高速道路公団によって立案された阪神高速道路網計画があり、昭和45年までの実施計画にしたがって交通容量を計算することができる。これらの交通容量に、表-2 から求めた現在街路の余裕交通容量を加えると、昭和45年までに増加

表-3 阪神都市圏における将来の増加可能交通容量 (単位: 1000 台・km/日)

地区	計画街路交通容量	計画高速道路交通容量	現在街路の余裕交通容量	増加可能な交通容量
大阪市(都心部)	532.9	803.0	81.6	1 417.1
大阪市(都心部を除く)	1 967.9	550.1	2 013.1	4 531.1
神戸市	494.6	947.7	1 109.5	2 551.8
阪神間諸都市	2 188.0	0	221.4	2 409.4

可能な交通容量が計算される。これらの値を一括表示すると、表-3 のようになる。なお計画高速道路の交通容量は、鉄道からの転換交通量をさし引いたものを記載した。

さらに阪神地区高速道路協議会が実施した施設別起終点調査と阪神都市圏における容積調査(固定資産税台帳より算定)をもとにして、 $\alpha_j$  の値を求めると、表-4 のようになった。

つぎに都市改造・土地区画整理事業を中心とした都市再開発によって、阪神都市圏で増加可能な容積量を求めると、表-5 に示すとおりとなる。

表-4 (単位: 台/ha)

業 種 (j)	$\alpha_j$
小 売 業	245.7
卸 売 業	71.7
金融・保険・不動産業	480.3
運 輸 業	449.3
サービス業	105.8
娯 楽 業	143.4

表-5 (単位: ha)

地 区	容積増加可能量
大阪市(都心部)	1 428.6
大阪市(都心部を除く)	832.8
淀川右岸	269.2
淀川左岸	126.2
東 大 阪	189.0
南 大 阪	109.1
泉 州	544.2
神戸市(旧市域)	403.8
神戸市(新市域)	26.2
阪神間諸都市	538.8
北 摂	170.5
計	4 369.0

次に阪神都市圏の土地利用計画を作成し、商業適地面積、住居適地面積、軽工業適地面積および工業適地面積を求めて、阪神都市圏の適正人口として、昭和45年に945万人、昭和55年には1100万人に規制することとなった。したがって生産活動に支障をきたさないだけの人口を収容できることが明らかになったため、土地利用制限は考慮しないことにした。

つぎに工業用水をさし引いた1人1日あたり実需要水量は、大阪市水道局の試算によると、20%のろう水を見込んで、昭和45年に0.256tとなっている。これに対して、近畿地方建設局の資料をもとにして、淀川水系からの上水道給水増加可能量を求めると、昭和45年において1336000t/日と推定される。したがって阪神都市圏内の需要水量を十分確保することができるので、上水道用水量制限も考慮しないことにした。

つぎに阪神都市圏における人口、地区別市民所得、産

表-6 (単位: ha/人)

業種 (j)	$g_j$
小 売 業	$47 \times 10^{-6}$
卸 売 業	$25 \times 10^{-6}$
金融・保険・不動産業	$15 \times 10^{-6}$
運 輸 業	$27 \times 10^{-6}$
サービス業	$39 \times 10^{-6}$
娯 楽 業	$6 \times 10^{-6}$

表-7 (単位: ha/100 万円)

業種 (j)	$\beta_j$
小 売 業	$398 \times 10^{-5}$
卸 売 業	$105 \times 10^{-5}$
金融・保険・不動産業	$245 \times 10^{-5}$
運 輸 業	$364 \times 10^{-5}$
サービス業	$279 \times 10^{-5}$
娯 楽 業	$71 \times 10^{-5}$

表-8 (単位: ha)

業種 (j)	$\beta_j Z_j$
小 売 業	632.6
卸 売 業	615.8
金融・保険・不動産業	519.9
運 輸 業	1 097.4
サービス業	530.0
娯 楽 業	67.3

表-9 ( $v_{ij}/\beta_j$ )

(単位: 100 万円/ha)

業種	地区		淀川右岸	淀川左岸	東大阪	南大阪	泉州	神戸市(旧市域)	神戸市(新市域)	阪神間諸都市	北摂	中央環状線沿線	埋立
	大阪市(都心部)	大阪市(都心部を除く)											
小売業	31.59	31.15	26.39	26.23	26.48	25.90	26.48	30.68	25.90	26.86	26.81	—	—
卸売業	45.79	40.41	33.50	33.50	33.57	33.46	33.69	35.02	33.46	33.61	33.54	37.72	—
金融・保険・不動産業	279.82	246.91	204.70	204.70	205.15	204.47	205.83	214.00	204.47	205.38	204.93	230.46	—
運輸業	160.23	141.39	117.21	117.21	117.47	117.08	117.86	122.54	117.08	117.60	117.34	131.97	129.50
サービス業	152.03	134.15	111.22	111.22	111.46	111.09	111.83	116.27	111.09	111.59	111.34	—	112.87
娯楽業	135.46	119.53	99.09	99.09	99.31	98.98	99.64	103.60	98.98	99.42	99.20	—	109.48

表-10 阪神都市圏内第三次産業業種別地区別必要容積

(単位: ha)

業種	地区		淀川右岸	淀川左岸	東大阪	南大阪	泉州	神戸市(旧市域)	神戸市(新市域)	阪神間諸都市	北摂	中央環状線沿線	埋立
	大阪市(都心部)	大阪市(都心部を除く)											
小売業	20.2	102.1	45.4	23.0	21.7	24.5	62.0	263.6	7.5	45.2	17.4	—	—
卸売業	390.5	57.1	25.4	12.9	12.2	13.7	34.7	30.0	4.0	25.3	10.0	—	—
金融・保険・不動産業	315.4	107.4	14.7	7.5	7.0	7.9	20.1	17.2	2.3	14.7	5.7	—	—
運輸業	12.2	335.5	27.4	13.9	13.1	14.8	37.4	32.0	4.4	27.3	10.5	200.0	368.9
サービス業	178.2	89.0	39.6	20.1	20.0	21.4	54.1	46.3	6.7	39.4	15.2	—	—
娯楽業	13.4	13.7	6.1	3.1	2.9	3.3	8.3	7.1	1.0	6.1	2.3	—	—

業連関分析の結果などを用いて  $g_j$  の値を求めると、表-6 が得られる。さらに阪神都市圏における容積調査を参考にして  $\beta_j$  の値を求めると表-7 が得られた。また式(2)をもとにして  $Z_j$  の値を計算することができるので、増加を必要とする容積量  $\beta_j Z_j$  が表-8 のように求められる。

最後に法人企業統計年報や商業統計、大阪府統計年鑑、兵庫県統計書をもとにして、各業種の付加価値率  $v_{ij}$  を求め、 $(v_{ij}/\beta_j)$  の値を計算すると表-9 が得られる。

なお、このモデルを解く場合に、中央環状線の沿線に、卸売業、金融・保険・不動産業のうち直接商取り引きに関係のない部門や、運輸業(倉庫をふくむ)の立地が可能となるようにした。さらに大阪湾内に埋立地を考慮することによって、商港関係に必要な運輸業(倉庫をふくむ)、サービス業、娯楽業の立地が可能となるようにした。そして式(14)の制限条件のもとで式(15)の値を最大にする  $x_{ij}$  の値をデジタルコンピューター FACON 128Bによって求めた。計算結果は表-10に示すとおりである。

## 6. 結 言

本研究においては、現在の大都市における問題点を分析して、今後の都市再開発は、市街地の幹線街路の整備にともなう都市改造、土地区画整理事業を中心として進めなければならないということを指摘し、広域都市圏における商業地域計画を策定するための配置モデルを作成した。さらにこのモデルを阪神都市圏に適用して、商業地域配置計画の策定を試みた。その結果、つぎのような結論が得られた。

(1) 大阪市都心部および大阪市の周辺区部においては、幹線街路や都市高速道路を整備し、都市改造を中心として再開発を行ない、金融・保険・不動産業や卸売業など、阪神都市圏経済活動の中心となる業務を集中させるのが望ましい。さらに、これらの地区には、サービス業・娯楽業などの集中もみられる。

(2) 運輸業に関しては、大阪市都心部をさけて、都心部以外の区部および、中央環状線沿線や埋立地に立地させるのが望ましい。中央環状線沿線は、大阪市の都心部や国鉄新東海道線の貨物駅に近く、運輸業センターとして今後の発展が期待される場所である。トラックターミナルの計画を作成することも、当然必要であろう。一方、阪神港においては、取りあつかい貨物量の飛躍的な増加がみこまれている。現在の神戸港や大阪港においては、商港施設の不足が目立ち、これらの施設を緊急に整備することが強く要望されている。しかし現状においては、これらの港湾施設を埋立地以外に求めることは不可能であり、したがって、阪神港の発展につれて、埋立地に港湾関係の運輸業が大規模に立地してゆくものと考えられる。

(3) これら以外の地区においては、あまり大きな商業地域の形成は予想されない。すなわち、各地区住民の日常生活に密接な関係を有する業種の立地のみにとどまるであろう。

(4) これらの計算をとおして、一番強い制限条件となったものは、交通容量制限であった。したがって、阪神都市圏再開発の鍵は、市街地幹線街路や、都市高速道路の整備いかんにかかっているといっても、過言ではないだろう。

(原稿受付: 1962.3.6)