

- (b) 既成市街地なるために多数の家屋並びに港灣地帯としての諸施設の移轉を必要とする。
- (c) しかも土地利用状況が變化するために (b) の移轉は最も合理的な配置に移轉せねばならない。
- (d) 港灣地帯としての道路・鐵道引込線等の整備をせねばならない。

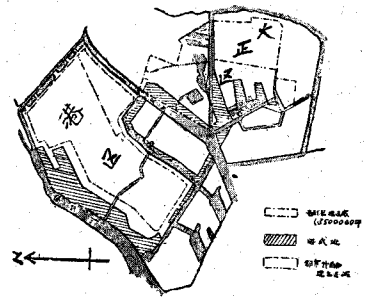
い。

又低地化した既成市街地の地盤嵩上げのためには

- (e) 多数の家屋移轉を要し、在來道路 (地下埋設物・軌道・電柱等の道路占用物件を含めて) のすべての改廢を必要とする。
- (f) 盛土のために多量の土を必要とする。

以上の諸問題を最も合理的に解決するためには土地區畫整理事業による外はない。目下大阪市において大阪港修築事業とあいまつて特別都市計畫法による土地區畫整理を主體とする「大阪港灣地帯整備都市計畫事業」を施行中である。事業の概要を述べれば

- (a) 事業施行面積：港區・大正區をあわせて約 350 萬坪



	全 體 面 積	海成地面積	陸 地 面 積			備 考
			都市計畫分	港 灣 分	計	
港 區	2,073,900坪	371,000	946,000	756,900	1,702,900	
大 正 區	1,426,100	307,500	368,000	750,600	1,118,600	
計	3,500,000	678,500	1,314,000	1,507,500	2,821,500	

表中都市計畫分・港灣分とあるのは費用の分擔面積を示す。

- (b) 換地について：海成地・道路・物揚場・鐵道用地・公園等の公共用地は區畫整理の換地操作によつて生み出す。一般民有地の減歩率は約 38 %。
- (c) 地盤嵩上げ工事：約 262 萬坪について O.P.+3.50 m とする (現在平均地盤高 O.P.+1.20 m)
- (d) 家屋移轉について：一般の區畫整理と異なり地區内の全家屋の移轉を必要とする。戦災地とは言え現在相當數建築され約 8,000 戸に達す。
- (e) 事業費。
 - 都市計畫負擔分 15 億圓
 - 港 灣 負 擔 分 9 億圓 (但し港灣そのものの修築費は含まず)
 - 計 24 億圓

107. 京都國際文化觀光都市建設の構想 (20分)

准員 京都市土木局 福 林 貞 三

昨年 10 月京都國際文化觀光都市建設法が公布せられ、京都市が名實共に國際文化觀光都市として、世界平和と國際間の親善に貢獻するために、新しい發足をなしたのである。しかしこの法律の本質は都市計畫に外ならない。現行の京都都市計畫は 30 有餘年の星霜を経過し、社會情勢の變化した今日再檢討をなすべく、目下鋭意調査中であるので、ここでは一應私案としての構想の一端を述べる。

1. 京都の性格。 京都が 1 千有餘年の間王城の地として日本の政治、文化、經濟の中心をなし、よく都市文化の生命と其の遺産を保ち、なお明びな風光という優れた自然的環境に恵れ、文化觀光都市として國際的な性格を持つことに異論はないであらう。しかし京都の産業別人口構成を調べると人口總數の 40 % は直接製造工業に従事し、特に紡織工業はその従業員數において、その生産額において六大都市中の優位にあると云うことは、西陣、堀川を中心としたこの種工業の傳統と、自然的立地因子及び勞働力の質と量等、これら工業に缺くべからざる立地條件が京都のいま一つの性格を具現しているのである。

2. 人口の推定。 終戦以來 5 年社會、經濟の情勢は一應安定をとり戻したと云うものの、なお現状において

は将来人口の推定は困難であるが、昭和45年迄の推定は次表の通りである。

年次	昭和25 (10月國調)	30	35	40	45
人口	1,101,862	1,264,000	1,390,000	1,516,000	1,642,000

3. 計畫區域の擴張. 現代の都市計畫を概観すると2つの潮流がある。1つは大都市集中主義であり、他は小都市分散主義である。前者は都市に人口の益々増加するよう、政治、經濟、文化、産業等の都市的機能を總べて都市に集中し、この一定の區域を一樣に市街地化しようとする計畫であつた。このような思想によつて實現せられた都市の姿はどうであつたか。都市防災の上に、民族の保健衛生の上に重大なる弊害を露呈するに至り、「ロダン」をして都市は農民の墓場なりと絶叫せしめたのである。そこでこのような大都市社會生活の脅威を阻止し大都市に集中される人口を分散しようとするのが後者の小都市分散論である。1924年の萬國都市計畫會議も小都市分散主義を都市計畫の理想であると決議している。しかしこの主張には理想主義的な魅力はあるが、現實の都市存立の核心にふれていない。我々の主張を結論的に云うならば上述2者の理想と實際を融和した所の小都市分散的、地方計畫の大都市計畫主義であると云うことができる。すなわち舊京都市を中心とした大都市計畫區域を定め、この中に人口3～5萬の小都市を田園都市的に存立せしめる。我々の主張の前提には特別市政の考慮が入るから、この大都市計畫區域は行政區域に等しくなる。從來小都市田園都市はその育成が困難とされたが、かくして大都市の一環として施設計畫と行政とが單一首長の有機的統制支配によつて圓滑健全なる成長が可能となる。しからばその市域は如何。——四條烏丸を中心とする半径20～25 kmの範圍となるであろう。

4. 文化觀光都市としての施設計畫. 計畫項目の概要をあぐれば

- (a) 基地としての都市内部の整備
- (b) 觀光地帯を結ぶ交通網の整備
- (c) 主要觀光地點を結ぶ交通網の整備
- (d) 觀光資源及び慰樂施設の建設

なお事業の種類別にあぐれば、(1) 地域、地區の再検討。(2) 道路事業の完遂。(3) 交通機關及び同事業の充實。(4) 宿泊休養施設の建設整備。(5) 衛生施設の完備。(6) 古文化財の防災保存修理。(7) 景觀風致の保護育成。(8) 不良住宅の除去と改良及び一團地の住宅經營。(9) 港灣、運河、河川、水路の修築整備。(10) 公園綠地の新設整備。(11) 文化觀光慰樂施設の完備。

5. 結び.

108. わが國道路網の性格について (20分)

正員 京都大學工學部 米 谷 榮 二

全國的に概観する場合の道路網としては、一般府縣道及び市町村道を除き國道及び指定府縣道のみをその構成要素として取り上げることとした。指定府縣道は自動車交通可能延長74%に達し、その殘餘の部分も當該府縣において主要交通路線として取り上げているものであるから、近い將來その改修を行い自動車交通可能の状態になるものと考えたからである。

しかし現在及び將來の陸上交通機關として考えるべきは、明らかに鐵道及び自動車であるから、國道及び指定府縣道はすべて自動車交通可能路線と考えて、それらにより構成せられる道路網をわが國道路網と定義し、以下の考察を進めることとした。

道路法によれば國道認定基準として「東京都より府縣廳所在地に達する路線」と定めてあり、國道は特に政治的意義の深いことがわかる。その線形を見ても、概ね首都東京と地方を結ぶ中央集權的色彩の濃厚な線形を示している。しかしその分布状況は、人口1人當りについて見れば東京都は人口の過大のため全國最低の觀を呈し、又面積1km² 當りについて見るも神奈川・香川に次いでおり、和歌山・鳥取・長崎等小面積の縣において密度の大きい傾向と一致するものと考えられ、特に東京のみ過密とも思われたいようである。

今各府縣の指定府縣道の内自動車交通可能延長の比率は、青森(100%)を格段とし關東地方は概ね優秀、こ