

る比例する量であると考えて、この交通量の源となると考えられる交通源に基いて街路網計画上のプランを樹てることも何等かの有効な指針を与えるものとする。

さきに¹⁾交通流の一般的性質として調査結果から出発点と目的地との互換性について発表した。しかし、この交通源の調査の方法には次の方法がある²⁾。

- (1) Direct Interview (2) License Plates
(3) Post Cards (4) Tag on Car

それぞれ時と場所に応じて適当な方法で出来る限り正確な資料を得ればよく、今回の京都市における調査では市警交通課の手をわづらわし各関係者に必要な記録カードを配布し記帳して返送して貰ったものである。この方法は関係者の高度の公共性を必要とするが可能なれば調査の正確を期する上から甚だ有効である。しかし回収率が余り低くは有用でない。

今回の調査から次のことが云える。交通源調査によると新設路線を設けた場合これに移向すべき交通量の指数を予測することが出来街路計画上有効である。都市交通混雑防止上の都市計画手段に有力なる指針を与えることが出来る。或る特定地点を連絡するための路線として合理的な地域を選定することが出来る。

- 1) 米谷, 松井; 都市内通過交通の統計的研究, 関西工学連合講演会講演, 昭和 26.10.13 神戸大学において
2) H.F.Hammond & L.J. Sorenson; Traffic Engineering Handbook, New York p. 75~76; Public Roads Administration, Washington D.C. 1949, Highway Practice in the U.S.A. p.54.

(1-16) 都市と交通計画

正員 東海大学工学部 工博 岡本 但夫

一般に土木は「自然の流れに従つて事を処理する」事が有利と考えられる。これを都市に応用すれば都市の伸び行く傾向に従つて善処する事である。私はここで都市の伸び方とこれの交通計画的処理について所見を述べて見たいと思う。

一般に高速度鉄道の併置の限界点は人口 20 万とされている。右は都市が大きくなる程その都市と周辺の農村地帯との互助的關係に基く交通が繁くなるのは当然であるが、此の外に都心部は人の厚生上又経済上常住が困難になり、人は郊外の閑静且つ地代廉価な所に住宅を構える者が多くなり、近郊は万々に町を生じ、且つこれ等はどれも都心より相当離れておるので市内と連絡する為には高速度の交通機関を要する。これ等経済、厚生両原因とも都市の周辺部を距る程強くなつて遂にある距離に達すると人の昼夜常住を拒否するに到ると考えられる。

今高速度鉄道併置の限界と見られる人口 20 万の都市を考えて見よう。今日の都市は一般に村落的な接続町村を相当含むから市街地区の人口はその 3/4 と見て 15 万、密度を方料当 4 万人とし、これを円と見ればその半径は 1.09 km となる。これより周辺から 1 km 以上距る所は常住不適な所と見て次の計算をして見る。

これ等の常数の定め方については今後研究を要するものと考ええる。

次に各駅を中心として発達する聚落の大きさであるが、人口 20 万は路面電車を伴う場合の限界値であつてこれでは軀幹部の周辺部と同程度の市街となつて、通勤者の安息所にはならない。そこでどの位の距離にどの位のものを作るべきか問題である。

さて先の表により明な如く軀幹部が拡大すれば直ちに常住不適圏

人 公 称 (万)	口 軀幹部 (万)	面 積 (km ²)	半 径 (km)	常住不 能面積	同右人口	この為に 出来る郊 外町人口 (万)	軀幹部郊 外町 合計人口 (万)
				全市街 面 積			
50	37.5	9.4	1.7	0.17	6.4	9.2	43
100	75	18.8	2.4	0.29	22	32	95
200	150	37.5	3.4	0.50	75	108	213
	200	50	4.0	0.56	112	161	294
	300	75	4.9	0.63	189	272	459
	500	125	6.3	0.71	355	511	798

註: 郊外町の人口算出上の仮定

- i 常住不適地区内勤務者中郊外居住を実行している者を 60% と見、一家族 4 人中 2 人(主人と通学生徒 1 名)が通勤する。
ii これ等通勤者及びその家族を目当てに町に居住し来る商人、人口の 2 割を見込む。

が増大して軀幹圏内に保有し得べき人口はその割に増加しないから、これはあまり有効な消化策ではない。軀幹

園内に緑地を設ける事は高価な土地を潰すので中々困難である。

そこで軀幹圏周辺の緑地帯を維持する事であるが、これとて経済と調和がとれなくては成功の公算は少い。そこで都市膨張力を鉄道沿線にのみ細長く伸ばして中間地区には自然と緑地が残る様にしむける事、すなわち都市の形を日の丸形から軍艦旗形にかえる事である。

要は相互連絡があまり必要でなく、閑静且つ清い空気が望まれる住宅地域をして出来るだけ都心に近くして且つ緑地との接触面を多くする事である。これ等は道路と鉄道計画によつて相当程度左右する事が可能と考える(異なる二相の境の問題につき話す予定)。

(1-17) 戦災都市の復興事業について

正員 建設省都市局 広 瀬 可 一

太平洋戦争に際し焼夷攻撃、艦砲射撃、爆弾その他により戦災を受けた都市は119市町村に達し、その被災市街地面積は160 000 000 坪に及んだが、終戦後直ちにこれら都市の復興が計画された。昭和20年12月戦災地復興計画基本方針が閣議で決定されたが、それは都市の産業の合理化、防災、人口の配分、市民生活の向上、及び都市美観等を目標として、土地利用計画を定め、街路、公園、軌道、水路等の施設の整備をなすことであり、これが実現に土地区画整理事業を実施することになった。これに対し昭和21年9月特別都市計画法が公布され事業実施の法的基礎が確立された。

昭和20年度より追加予算で取敢えず公共事業として戦災市街地の瓦礫の清掃が開始される一方区画整理の計画の立案、測量に着手された。事業はすべて国庫補助により府県又は市町村が事業主体となつて施行する方針に定められたが、終戦直後各事業主体共に必要な人員、器材、資材等の極度の貧困に悩まされ、その充足は容易でなかつた。戦前都市計画事業が円滑に進捗しなかつたのは市街地の建物の移転、用地買収の困難に帰因していたので、終戦後直ちに戦災復興計画が企てられたのも一つに建物が焼失して移転補償費が非常に少額で済み、容易に都市計画が事業化される千秋一番の好機会と目されたからであつたが、終戦後の社会的混乱のため計画の立案決定が遅れ、建築の統制が徹底しなかつたので、建物の移転補償費は戦後のブラックで一戸当たりについては廉価ではあるが、総額においてはやはり事業費の大宗を占めていた。

戦前我が国のこれら戦災都市の街路、公園等公共用地の面積の市街地面積に対する比は欧米の諸都市に比べて極めて低率であつたので今回の区画整理の設計においては先づこれらの公共用地の確保を強調した。即ち幹線街路の巾員は中小都市において36~50 m、大都市において50~100 m、公園緑地は市街地面積の10%以上を目途に設計された。然し終戦後数年にして我が国経済復興の進むにつれてこれらの計画の実現に対しては区画整理の換地設計の非常な困難に直面し、たとえその換地設計に成功しても戦後異常な速度で建つた建物の移転事業は容易ならざるものがあり、次第に事業計画の細部まで計算されるに従い、その事業費は相当龍大なもので戦後の我が国の財政状態に負担が大きいのみならず、施行主体たる地方公共団体の財政負担よりも過重であるとの声があつたので、昭和24年6月戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針が閣議決定された。その結果既に輕微なる戦災で事業終了した都市を除いて都市数90、土地区画整理地区面積約85 000 000 坪に限定し、設計内容においても巾員100 mの街路は全国で16路線を4路線に減じ、44~80 mの街路は128路線を65路線に減ずる等計画の縮少が行われ、事業費においても従前数百億円を要する所、緊急整備を要する事業に限定し約300億円を昭和29年度まで5ケ年に実施することになった。その後朝鮮動乱により資材賃銀の値上りで、多少進捗は稍々遅れているが全体的には極めて順調で昭和26年末において残りの都市数83再検討事業計画の約50%が完了している。

再検討により計画は幾分縮少されたが、戦前の都市計画事業の一つである帝都震災復興事業による昭和通の巾員44 mに比すればその計画内容の劃期的発展とその都市数の大なる点で都市計画の普及、技術者の養成、新しき計画技術の向上に至大の貢献をしていると思われる。