

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。