

近代中国の都市計画と広幅員街路の計画思想

—南京・台北の事例から—

田中重光* 三浦裕二**

近代という時代は世界規模で戦争が起り、これが各国の都市計画のあり方に大きな影響を与えた。本稿で採り上げた南京や台北でも同様であった。南京では1930年に中国国民政府による南京首都計画、台北では日本による1932年の大台北市都市計画や戦後同じ国民政府に継承された第2回修正都市計画などが策定された。この両者には公園系の都市計画思想が導入され、その一環として広幅員街路が建設されるという共通点をもっていた。こうした計画の背景においては、有事を想定した国防・防衛に配慮する防空的計画思想が根底に備わっていた。この防空的計画思想を現代の視点で見れば、都市環境の向上はもちろんのこと、きわめて重要な都市の防災という「市民の生命の保護」にも通じる可能性を読み取れるものであった。

Urban Planning and the Concept of Wide Road Projects in Modern China

—Case Studies from Nanking and Taipei—

Shigemitsu TANAKA* Yuji MIURA**

In the Modern Era, the outbreak of global scale conflict contributed greatly to urban planning throughout the world. This also holds true for Nanking and Taipei which are the subjects of this report. In Nanking, the metropolitan planning project was formulated by the China Nationalist Government in 1930. In Taipei, the Great Taipei Urban Planning Project of 1932 was formulated by Japan as was the Second Revised Urban Planning Project bequeathed to the China National Government after the war. The concept of parkland urban planning was introduced in both cities and, as a result, both have wide roads. One of the factors behind this was the concept of air defense planning for national defense or in case of national emergency. Viewed under contemporary circumstances, needless to say this concept improves the urban environment, safeguards civilian life and is a very important form of protection against urban disaster.

1. はじめに

都市計画において、百メートル広幅員街路を計画し建設することは大きな理想である。しかし、これを現代の都市に実現させることはさらに見果てぬ夢

であろう。

私たちの現在住んでいる大都市あるいは地方都市においては、過去に広幅員街路の建設に多くの政策と尽力が注がれ、なかには利権や財産を投じてその実現に努力した時代があった。その結果、ほんの一部の都市で、きわめて魅力的な広幅員街路が建設され現存している。つまり、そうした実現のためのエネルギーや努力、あるいは政策などの結果、現在にしてみれば後世のために貴重な遺産を残したことになる。こうして出来た広幅員街路は都市によって異

* 斡梓設計

Azusa Sekkei Corporation

** 日本大学理工学部教授

Professor, Civil Engineering and Landscape
Architecture, Nihon University

原稿受理 1997年11月12日

なるが、その多くが戦争による防衛と防空^{*1,1,2)}、そして防災を前提とした政策によるものと言っても過言ではない。たとえば、日本では名古屋、広島、京都などがその典型である。

近代都市計画が担った課題を社会的要因において分類すると次の四つが考えられる。一つは都市への人口集中、二つは都市の膨脹、三つは自動車による交通手段の変化であり、四つは都市の防衛・防空への対応などである。そのうち三つ目まではすでに1924年のアムステルダムIFHP (=International Federation for Housing and Planning) の7原則³⁾の決議となって反映されている。四つ目については、都市への人口集中や都市の膨脹に対して抑制策を施すことで、防衛・防空的配慮となり、さらに防災に通じるという性格を持っている。

本稿は、この四つ目にあたる防衛・防空が当時の時代背景からして都市の防災に大きく影響していると考え、これを視点に南京と台北を事例として採り上げ、都市計画と100mには満たないものが多いものの広幅員街路を含めた計画思想について検討したい。

2. 近代都市計画と第一次大戦

欧米を中心とした近代都市計画の流れはルネッサンス都市計画以降、大きく三つに分けることができる⁴⁾。一つが、イギリスやフランスが主体となった計画手法の流れであり、二つが、ドイツの制度史的な流れ、三つがアメリカにおける公園系都市計画思想の発展ならびにドイツの影響がゾーニング制に進展した、という流れである。

こうした近代都市計画のあり方に深く関わったのが欧州における1914~1918年の第一次大戦である。第一次大戦は、それまでの平面的な歩兵の数とその配置に固執していた戦法から飛行機の発達に伴って立体化し、さらに大戦の後半には爆撃機が出現⁵⁾した。

爆撃機は1914年ドイツで百馬力エンジン二基を付けた遠距離爆撃機が製造され、1914年8月30日、はじめてパリを爆撃した。続く1915年1月にはダンケルクと同年5月ロンドンに夜間爆撃を行い、ここに燈火管制の端緒を開いた。大戦後半に入るとイタリアの「カプロニー：三葉機1,000馬力」、ドイツの「ツェッペリン：R43型重爆撃245馬力5基装備」搭載量4.2トンなどが登場し⁶⁾、本格的な都市や軍事基地、拠点地域への空爆が開始される。

一方、日本においては、1910(明治43)年に徳川好敏と日野熊蔵らがアンリーファルマン式複葉機とグラデー式単葉機を使って最初の飛行を行っている⁷⁾。飛行機を戦闘に用いたのは1914(大正3)年、中国における日本とドイツによる青島攻撃が初めてであり、この時、15回にわたって爆弾が投下された。しかし、この頃の飛行機はいまだ模型機の域を脱し得ず、本格的な装備体制は第一次大戦に触発されることである。そして1932年の満州事変と第一次上海事変時にはすでに空爆の威力を発揮し、中国全土がその対象となった。

ここに都市計画と戦争による防衛・防空、さらに防災の関係が明確となり、以降、1945年の第二次大戦終結まで続くことになる。

3. 南京首都計画と計画思想

3-1 緑地計画と都市区画

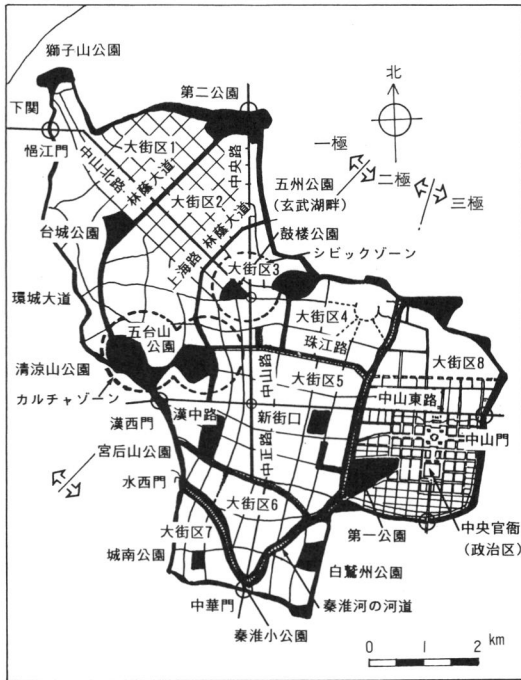
都市の防空と緑地(オープンスペース)は密接な関係にある。緑地は、平時には緑豊かな景観とともに都市生活に潤いを与え、都市環境を支えるうえで重要である。また、非常時には火災などから人命を守り、防災の役割を果たす。難波三十四が「緑地と防空」⁸⁾のなかで次のように述べている。

「これ以上の空襲を受けても都市の機能を何等低減せず、また国民を徒死せしめない為には如何なる相剋摩擦も排除して都市を防空的に改造することが先決要件であって、其一有力手段として十分なる公園、廣場、緑地を既存都市内部に設定し、平時に於いては国民の運動場たらしめ保健衛生に資し、或いは年々頻繁する大火災を防止すると共に一朝有事の際は空襲に伴ふ火災を極限し或いは避難待避の場所たらしめ……」

として、第二次大戦が始まった年に空地や緑地の

*1 参考文献1)や2)において都市形成と防空政策の変遷を防衛・防空的視点で論考している。これを法制と計画面で見ると、ドイツが1935年に防空法を施行し、ベルリン都市改造計画の東西、南北軸の大街路計画とアウトバーン建設、さらに地方計画でジードルンク政策を実施した。フランスは大統領令をもって1934年受動防衛的防空法を制定し、都市計画と建築物築造の改造方法を指示している。この時、パリの地下鉄は空襲のときの避難所として路線を延長した。チェコスロバキアは1935年、ブルガリアでは1936年に防空法が発令され全国的に都市施設の改造が敷かれている。

日本では1937年4月2日に防空法が制定され、1938年5月防空施設に関する政府の方針が全国の都道府県に到達され、1941年防空法の改定により東京緑地計画が東京防空計画に移行した。



出典) 参考文献9)。
Fig.1 南京首都計画

必要性を力説している。

中国においても戦争への恐怖が迫っていた。対外的には日本軍による満州（中国東北地方）の動向と列強国間による侵略支配の活発化などであり、国内的には北方軍閥の鎮圧と共産党との抗争であった。

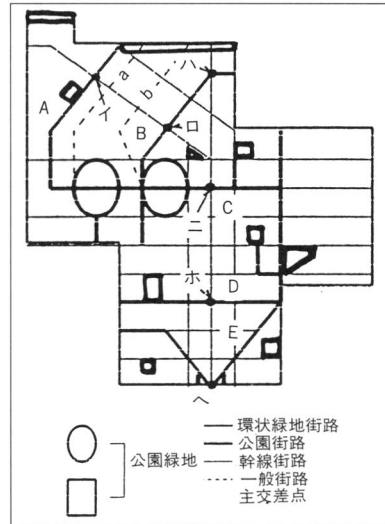
南京は蒋介石率いる中華民国南京国民政府(以下、中華国民政府とする)の首都である。蒋介石は、1927年4月12日、上海クーデターによってそれまで上海商工界と労働者階級を掌握していた中国共産党を弾圧し、国際的港湾都市である上海を支配すると、南京に首都を定めて首都改造計画に着手する⁹⁾。

南京は周知のとおり1937年に日本軍が攻略し、日中戦争の初期において日本中が最も沸き返った戦果の一つであり、今日でも話題となる虐殺事件が起こった都市でもある。この首都計画はそれ以前の1927～1936年にかけて中国人自らが策定・実施した都市計画である。

首都計画の概要をみると、郊外を含む新首都面積855km²、計画人口200万人、そのうち主として実施に移された区域は、城壁に囲まれた市中心区域の面積40.9km²、計画人口60万人の規模であった(Fig.1)。

首都計画の大きな特徴は次の点にある。

一つは、19～20世紀初頭にかけてアメリカで発達した公園系の都市計画思想の影響を受け、大規模な



出典) 参考文献4)。
Fig.2 緑地システムの概念図

緑地計画が実施されたこと。二つは、首都機能の維持という側面から首都防衛を意識した都市区画が企画されていることである。

前者は、Fig.1で示すとおり中心区域内の至る所に公園区を散在させ、これに環城大道（環状大通り）や林蔭大道（並木大通り）と称する公園街路（パークウェイ）を幅員50～70mで連絡している。この環城大道や林蔭大道は公園街路で、まさにパーク・システムの例にかなっている。しかし、注視すると幹線の広幅員街路とは別の街路網であることがわかる。すなわち、公園—公園街路という狭義のパークシステムから広義のパーク・システム、公園—公園街路—広幅員街路という形式が採られている。つまり、緑地という概念が、ここでは広幅員街路まで緑地帯として明確に位置づけられている。このことは緑地占有が中心区域の16.60%という高比率となっていることから説明できる。

以下に、公園街路のルートとその機能を広幅員街路との関連で追ってみる(Fig.2)。北の第二公園から延びる公園街路Aは、イ地点で広幅員街路（中山北路）と直角に交差して台城公園へ延び、ここから市内で最も高い位置にある清凉山公園に連絡される。また、公園街路Bは、市の商業施設が並ぶ広幅員街路（漢中路）からスポーツ施設のある丘陵地の五台山公園を経て、ロ、ハ地点の広幅員街路と交差し、市郊外の玄武湖畔の五州公園に至る。ここは憩いと観光という機能が備わっている。さらにこの公園街路は五台山公園から東へ下りニ地点で広幅員街路（中

山路) と交差し、珠江路と都市内の水系を潤す秦淮河の支流に沿う。一方、南の旧市街地の広がる公園街路Eは、その昔、この地から王者が出るという予言を聞き付けた秦の始皇帝が地に宿る生気を抜くために掘らせたという秦淮河地として機能させ、水辺と舟運の水系を取り入れている。ここではへ地点と左回してホ地点で広幅員街路に交差している。

このように、公園街路は都市内で自由、気ままな曲線形を用い、自然の地形を生かした形態となっており、観光や行楽道路、あるいはリクリエーションなどを目的とし、独立性の高い街路として機能づけられている。

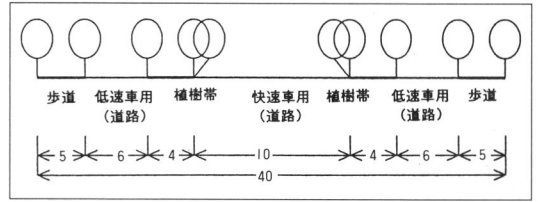
一方、広幅員街路は、子午線上の中山路 (Fig.3、4) を機軸に、北に中央路、南に中正 (蒋介石の字名) 路。さらに行政機関の置かれた鼓楼付近から北西の下関に通じる中山北路と東西の主軸となる漢中路、中山東路などで構成される。これらは都市の機軸として、また、交通機能を目的としながらも主要な地点で公園街路と連絡され、修景・景観要素を持った緑豊かな緑地帯を形成している。

以上のことから、公園を中心とした公園街路の系統やさらに公園街路と広幅員街路の系統は、都市内の交通機能を分離・分化しながらも緑地空間の延長として捉えられている。すなわち、緑地と交通のシステムを組織的に体系化した緑地システムの導入であった。この背景には、シカゴで最初に採られたパーク・システムが、その後、公園街路と広幅員街路の両者を同義語として捉えたため、さらに混迷し多様化していくという過程があったが、その点でこの首都計画は明確な位置づけとなっている。

もう一つの特徴として都市の区画がある。

緑地システムは、特に、公園街路の形態によって都市内に「大街区」が形成される。「大街区」は土地利用と街並みの性格や歴史的所産などに応じて1～8区に分けられ、大街区5の面積8.39km²、占有率20.5%を筆頭に、最小の大街区7の2.64km²、占有率6.5%という規模である。これらは、広幅員街路網が形成する最小ブロックの集合体であり、大規模な火災の延焼を局部で止める防火区画に当たる。さらに防空的には空襲による毒ガスの蔓延を防止する役割を備えている。

一方で、土地利用計画や市街地の性格によって都市が大きく三極に分割される。たとえば、Fig.1に示すとおり、中央部の高等文教区によって南北が二極に区画され、北が新興市街地、南が旧市街地となっ



出典) 参考文献9)。

Fig.3 中山路の街路断面

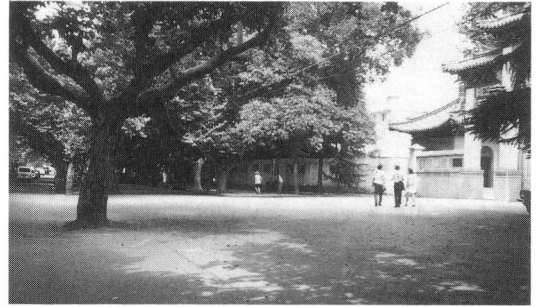


Fig.4 中山路 (1993年7月16日撮影)



左手に見えるのが城壁である。

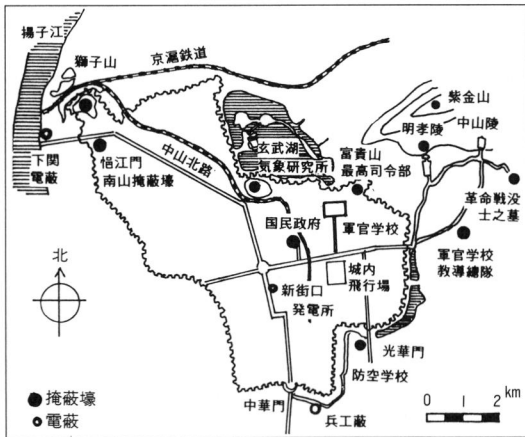
Fig.5 環城大道 (1993年7月16日撮影)

ている。東には明時代に造られ太平天国の乱で全壊した故宮跡地に国民政府の中央官街施設や国民党本部、軍官学校とその宿舍などが計画され、これらの施設群が秦淮河と公園街路によって区画される。

なお、南京は、明時代に築造された城壁に囲まれている。通常、近代のヨーロッパでは都市計画の実施により解体され、その跡地に広幅員街路が建設されるが、ここでは保存と修復を行い、さらに城壁の内外に沿って環城大道 (Fig.5) を設けている。しかも、城門では都市への人、物、車などの出入りをチェックするという都市の管理機能が備わっている。

このように、城壁は都市の大区画、土地利用と市街地の性格による中区画、公園街路による防火区画としての小区画とに分割され、都市の区画が形成された。

3-2 首都計画と防空施設



出典) 参考文献10)。

Fig.6 南京の防空計画

中国と日本の緊張関係は1926年と1928年の山東出兵や張作林事件からにわかに始まり、そして1929年の世界大恐慌を経験すると第一次大戦の支配環境が一気に崩壊し、これに乗じて1931年の柳条溝事件の発生、これが満州事変に拡大し、1932年には第一次上海事変や同年3月満州国の建立に波及する。したがって、この首都計画の策定が1930年4月であることから、戦争に向かう管制下での計画であった。

首都計画時における防空施設は、皮肉なことにその後の日本の防空施設調査団¹⁰⁾の手で判明する(Fig.6)。その報告書では、軍防空の富喜山最高指令部の掩蔽壕をはじめ、愷江門南山や気象研究所など、多数の掩蔽壕や防護室が築かれていたという。また下関や新街口には都市のライフ・ラインである発電所の防御蔽の建設や、防毒への対応、民間防空として市内に100箇所以上の防空壕と公共防空壕の所在が明らかにされている。

中華国民政府は1934年に「我国今後都市防空準備及建設」^{*2,11)}を航空委員会から出版し、都市防空への処方の規定している。このなかで都市建設工作上的の注意すべき事項を挙げる(一部を抜粋)。

「①道路が廣大なる交通路となすことは防空部隊の活動並びに人民の避難を容易にして空爆の危害を減少せしめることが出来る。主要道路の幅員は出来得る限り多くとり最小限度50mをなすこと。交通頻繁なる處に於ては若干の補助道路を併設し交叉点の道路は更に廣くとり、小公園を設置して交通を便利な

らしめ且民衆が避難する際蟻集しない様にすること。その他比較的小さな街路と雖も20m以上の幅員を設け両側に樹木を多数植えて毒瓦斯を消す様に計ること。又都市の周囲には幾重もの環状道路を設置すると共に都市の中心より其の外廓に向つて多数の放射線道路を設置すること。

②都市の内部に努めて多数の公園及び空地を設けて避難地及び防火地帯とし又高射砲機関銃防空燈測音機阻塞氣球等の陣地に利用すること。」

このように中国では、日本の1937年の防空法制定より先駆けて具体的に指示しており、首都計画にみる防空的計画思想が強く反映している。

4. 大台北市都市計画と第2回修正都市計画

4-1 大台北市都市計画

台湾は周知のとおり1895年に日清戦争によって中国から日本(以降、本土とする)が割譲し、以降50年間にわたって統治した島である。統治の本拠地、台北では過去4回の都市計画が行われた。なかでも、1932年の大台北市都市計画¹²⁾(以降、大台北計画とする)は、戦後の国民政府による1947年の第1回修正都市計画や、続く1951年の第2回修正都市計画¹³⁾に引き継がれて現在に至り、都市基盤整備の原形となった。

大台北計画の計画概要は、東は松山、西は淡水河岸、南は新店溪河岸、北は士林に境界を設定し、面積66,76km²、1955年までの計画収容人口60万人を限度とした。

大台北計画の大きな特徴は、街路計画と緑地計画にアメリカの公園系の都市計画思想が影響していることである。

街路計画は、幹線街路59本、内、幅員60m以上が5本(公園街路・公園路1～5号)、幅員49mが1本、幅員40mが12本、幅員30mが18本、幅員25mが12本、幅員20～15mが11本である。これらが基盤状に東西に32本、南北に27本が計画された。

公園街路は、幹線街路の内の5本を公園路1～5号として広幅員街路と区別している。これらはFig.7で示すとおり、公園路1号は北の円山公園から南の川端公園までの幅員70m、長さ6.31km、公園路4号と交差する一部で幅員100mとなっており、現在の建国路に当る。公園路2号は公園路1号から支線となって下内公園に至る長さ1.35km、幅員60mを指す。公園路第3号は、現在の朱園里付近から松山までの3.66kmで幅員60m。ここでも公園路1号と交差する部分の一部が幅100mとなっており、現在の民生東

*2 参考文献11)。この資料は、同上の視察の際、中澤誠一郎らが杭州防衛指令部跡で押収したもので、著者に林馬平(航空委員会第3科長)と記されていたとしている。

路である。公園路4号は総督府のある東門から松山までの長さ5km間で幅員60mを指し、ここでも公園路1号と交差する長さ0.68kmに幅員100mを設けている¹⁴⁾。これが現在の仁愛路に当たる。

こうした公園街路と広幅員街路との関係を見るとFig.8に示すように公園街路A～Cと広幅員街路a～dは機能的に分離されながらもイ～への接点で系統的に整合されている。このことは南京首都計画で見たとおり公園—公園街路—広幅員街路という系統だてられた緑地システムであり、共通した計画手法が採られている。

なお緑地計画は、公園を都市内の17箇所（公園1～17号）に設置する。その代表が公園1～4号を合わせた円山公園の一群約0.803km²と、公園8号の川端公園0.599km²を筆頭に中小を点在させている。緑地総面積約3.88km²（公園街路の緑地帯を含む）、その他の既設公園0.49km²を合すると4.37km²になり、これは一人当たり7.28m²の占有面積に当たる。

4-2 第2回修正都市計画

その後、大台北計画は土地区画整理事業として推進され一部の完成をみるが、そのほとんどが建設半ばで終戦を迎える。以降、中国本土から移った中華国民政府によって継承された。

中華国民政府は大台北計画の計画面積を66.76km²から66.98km²に、収容計画人口を60万人から50万人に訂正し第1回修正都市計画を行う。しかし、1949年蒋介石自らが台湾へ移動すると、中国本土からの移民が相次ぎ、台北の人口は、戦後の27万人からたちまち48万人に増大した。そのうえ地価高騰や高納税のため市街地には違反建築が乱立し都市のスラム

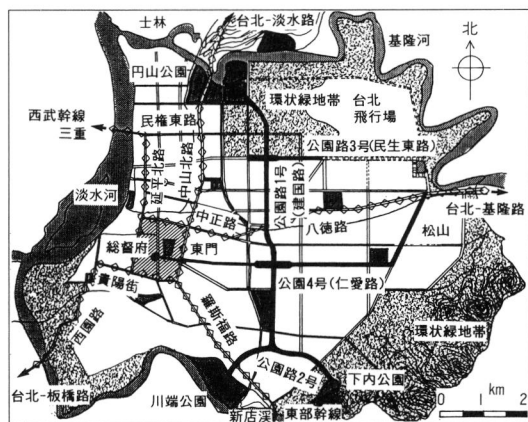
化を招いた。これを救ったのが1950年6月25日に勃発した朝鮮戦争であった。いわゆる特需であり、これによりアメリカの台湾に対する軍事援助と経済支援を取り付けたものの、それは同時に「台湾海峡中立化」発言を引き出すものとなり、これがもとで中国本土との対立関係を強めた反面、都市基盤整備促進のきっかけともなった。

第2回修正都市計画（以下、第2計画と略する。Fig.7）の策定の契機となったのは、一つに、首都機能の向上と人口増大に対する都市政策の強化であり、二つに、朝鮮戦争に荷担したことで中国本土との間に緊張関係をもたらしたことにある。

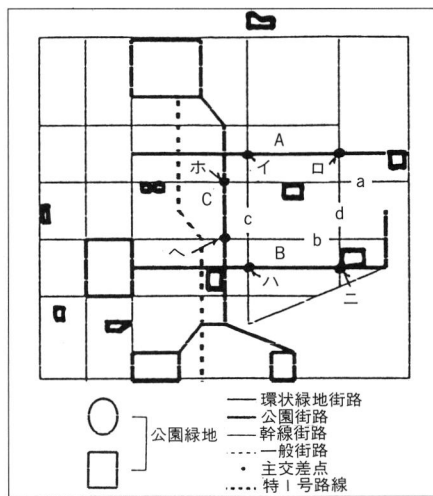
1951年台北市政府は、日本の立案した大台北計画をほぼ準用しながら、第2計画が策定され中華国民政府内政部の許可を得ている。

第2計画と大台北計画の相違は、土地利用において、都市の周囲を農業区に設定して環状緑地帯が形成された点である（Fig.7）。農業区の面積17.9km²（占有率26.75%）は、戦後、日本人の都市計画分野の学識経験者や技術者が中華民国政府の呼び掛けに応じて、台北の将来のために立案した「大台北市総合都市計画草案」¹⁵⁾で示した規模に匹敵する。つまり、同草案の示す台北市人口50万人が年間消費量に対応可能な規模であり、言い換えれば非常時における都市生活者の自給自足に配慮するという防空的思想が反映している。

いずれにしても、第2計画が背負った大きな課題は、大台北計画における街路計画や緑地システムなどの都市基盤整備計画をどのような方法で推進し、



資料提供) 台北市政府。
Fig.7 台北市・第2回修正都市計画（1951年）



出典) 参考文献4)。
Fig.8 大台北計画と第2計画の緑地システム概念図

実行するかであった。

4-3 防空計画と街路計画の伸長

第2計画や台湾の地方計画などが防空計画へと推移する過程を中国本土との緊張関係から追ってみる。

台北の都市施策は、人口増加がもたらした市街地における不法な違反建築を取り締まる「違反建築取締暫行辦法」の公布から始まる。しかし、1949年の後半には取締りでは不徹底を招き、ついには朝鮮戦争を契機に本格的な撤去策に乗り出した。

第2計画を中心として1950年代には一つの傾向がみられた。それは同年に始まった「本市街路五年植栽計画」の推進であり、続く1952年からの「本市都市計画公園緑化三年計画」や「三年工業化計画」などの実施である¹⁶⁾。さらに、1954年には「台湾省防空疎散実施辦法（防空分散実施規則）」が公布され、ここに「緑化、国防、工業」という三つの指針が掲げられ都市基盤整備の推進と実行の支柱となった。

一方、第2計画が成立すると、街路計画の推進は、近郊軍用路線の整備から始まる。1953年5月9日に台湾省政府は台北市近郊路線網を早急に整備することを発令した¹⁷⁾。この近郊路線網は五つの路線を採っている(Fig.7)。中華民国政府の位置する総督府を起点に台北—基隆路が中正東路(現在の忠孝東路)から八德路を経て基隆へ、西部幹線が中正路(現在の忠孝西路)を通り北門から延平北路に向かい、民権路を経て三重へ、東部幹線が中山南路を通り羅斯福路に入り新店へ、台北—淡水路が中山北路を通り士林を経て淡水へ、台北—板橋路が中華路を通り貴陽街、康定路を経て西園路から板橋へ、という路線であった。この時の整備経費は市内を市政府が負担し、市外を省政府が負担している。これらは、台湾全土

にわたる国土防衛を睨んだ軍用道路の建設であるとともに街路整備の大きな牽引力となった。先の違反建築の規制、撤去もこれらの路線に沿って実施している。台北市政府は1953年8月3日に工務局と警察局とが合同で撤去隊を編成した。さらに1954年6月の高玉樹市長の再任を待って防空疎開および違反建築撤去の施策を検討し、「取締違建的四原則」¹⁸⁾が決められた。なかでも、①他人の財産および土地の侵害、②公共街路の妨害などが厳しく罰せられている。

1954年9月3日には中国との最初の金門砲撃戦が起り、中華国民政府内政部(内閣に当たる)は同年10月29日に「台湾省実施防空疎散重要城市建築管制辦法」を公布し、全省の都市において防空計画による分散と建築規制が敷かれた。

Table 1 台北市の街路建設状況(1950年~1969年)

	政 策	街路建設状況	緑地・緑化
1950			緑化推進、中山苗圃 第一中山苗圃(第8号公園内)
1952	8.25 街路樹植栽五年計画 8.28 財政部 財政経済の自給自足 「三年財政計画」 9.25 街路樹植栽五年計画	9.23 本市今年度最大一次新築及 舗装道路工事(第2批9街 路の建設)	
1954	5.25 工業地区発展計画小委 員 9.3 金門砲撃戦発生		3.3 美化市形成建設小委員 会
1955		12.12 台北市都市計画委員会決定 ・敦化路延長 ・宝慶路拡幅	
1956	5.26 士林都市計画公布 9 馬祖砲撃戦発生	7.7 (東西横断街路工事開始) 8.10 新生南路舗装アスファルト 開始 10.3 介寿路工事全部切土 12.11 介寿路拡幅開始	
1957		5.18 松山飛行場拡大完成	
1958	7.29 台湾海峡空中戦発生	2.29 南京路完成通車 5.3 本市一万五千余の土地の都 市計画予定地での絶対建築 禁止	5.6 西門円環改修工事開始
1959	6.26 總統命令公布公路法 (道路法)	7.1 信義路3.4区間違反建築撤 去完成 7.19 松江路違反建築撤去 10.3 「指定敦化路沿いを美観地 区に指定」での一律3階建 以上 11.21 松江路拡幅・民権路土被り	1.25 芝山公園土被開始
1960		3.3 中正路改善工事完成 4.21 東西横断街路完成全線開通 7.2 中華路違反建築全部撤去	3.25 円環まわり違反建築全 部撤去(交通計画4街 路)
1961		5.15 中華路西側、中華商場違反 建築撤去	
1962		重慶北路拡幅竣工	
1964		1.4 民生東路新築工事(中山路 ~新生北路 L=440m、 幅員25m)	

出典) 参考文献16)。

さらに、中華国民政府内政部は1954年12月に国防、経済、交通、教育の各部および台北省政府の建設、交通、地政の各庁局代表8人、ならびに都市計画、市政、衛生、財政、地政、社政の専門家7人からなる「台湾省市政建設考察小組」を組織して、1955年に22の県市局と84の町村に赴き、地方自治の行政全般にわたって調査している。その後、「台湾省市政建設考察小組報告書」としてまとめられ、これが後の中華国民政府が指導する地方都市計画含めた防空計画の基礎と指針となった。

この時の調査団長として参加した都市計画の第一人者で国民政府考試院委員・国立台湾大学教授である盧毓駿は次のように勧告している¹⁹⁾。

既成市街地に対して、

- ①総合土地利用計画の推進
- ②市街地の無秩序な膨脹につながる開発の禁止
- ③市民防衛上、小学校の通学距離の見直し
- ④緑地と空地の必須

その他(省略)を挙げ、透徹した市民防衛 (Civil Defense) の立場を採った。

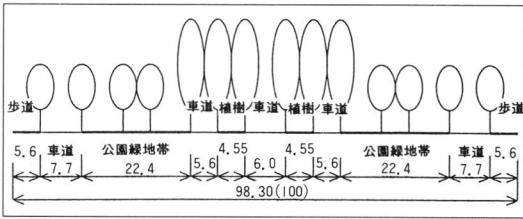
さらに、「都市計画は空間征服の時代にあって急激な変化をとげつつある。何十年か以前に、旧来の兵器の進歩が都市の城壁を取り除くことを強いたと同じように、ミサイルと核兵器との発達、この新しい変化を必要ならしめている。兵器は新しい防衛手段を要求する」とし、時代に足並みを揃えた新しい原子力時代における都市計画の計画理念の必要性を強調している。

その後、盧毓駿や鄧裕坤らで構成する「都市計画審査小組」が組織され、台湾の地方都市の都市計画がここで審査され、新しい地方計画が策定された。

1956年9月の馬祖砲撃により、蒋介石自ら「加強台湾防空民防工作計畫」²⁰⁾を発令し、台北をはじめとする10省県轄市(主要都市)での都市計画を防空計画へと移行、改修することが要請され、さらに1958年7月29日、台湾海峡の空中戦発生によって強固なものとなっていった。

これに連動して台北では街路整備がTable 1に示すとおり精力的に推進されるが、その背景には戦前、日本が制定した台湾都市計画令(1936年)の存在があった。なかでも、道路規定に大きな特徴がみられる。計画令第29条において、建築物の敷地は2m以上の道路に接しなければ建物を建築してはならないとしている。その上で、計画令の第9条²¹⁾に定め、道路とは「①第2条第3項の都市計画での予定道路、②第49条第5項の土地区

	政 策	街路建設状況	緑地・緑化
1965	1.28 總統公布市區道路條例	1.5 民族路新築工事 (延平路~中山路 L=1.12km, 幅員25m) 1.23 羅斯福末區間拓幅工事開始 (L=125m, 幅員25m) 5.15 重慶北路2區間拓幅工事着工 (南京西路~民權路 L=964m, 幅員30m) 6.30 民權東路新築工事 (建国北路~敦化路)着工 (L=1.36km, 幅員20m) 8.28 延平北路新築工事 (延平北路3區間~延平橋) 着工 (L=1.514km, 幅員15~16m) 9.18 民生東路	民生東路新築工事化成
1966		3.15 林森北路新築工事完成 4.11 承德路新築工事完成 5.31 延平北路新築工事完成 1966年度違反建築撤去 1,216棟 1,836戸	
1967		10.16 和平西路第2、2期工段内合法建築全部撤去 12.20 中華路延長工事、區間内合法建築全部撤去	
1968		3.17 桂林路拓幅工事着工 6.22 南京西路街路拓幅工事着工 6.27 民權東路改善工事 (建国北路~敦化路) 着工 7.31 和平西路嶺州路街着工 8.29 桂林路拓幅工事完成 9.5 信義路2區間新築工事着工 9.10 民族路拓幅改善完成 9.12 敦化路拓幅工事着工 10.30 愛國西路違反建築全部撤去の後拓幅 11.14 南京西路街路拓幅工事完成	3.22 仁愛路2區間改善工事着工 8.12 建国南路、新生南路公園第2号、幹線公園街路の地区細部計画図完成 ↓ 委員会審査へ 9.5 伊通公園新設公園 9.11 愛國路、羅斯福路和平西路、中華路の地区細部計画図完成 ↓ 委員会審査へ 9.26 仁愛路2區間完成 11.24 仁愛路3區間完成
1969		8.4 羅斯福路4段拓幅完成 9.15 承德路拓幅工事完成 9.30 敦化路拓幅工事完成 10.20 愛國西路拓幅工事完成 10.31 長安東路拓幅工事完成	5.15 仁愛路2區間路面改善工事完成 5.20 仁愛路3區間新築工事完成



注) 1994年7月12日実測。

Fig.9 仁愛路3区間・幅員100mの公園街路



街路というより一つの公園を感じさせる。

Fig.10 仁愛路3区間 (1994年7月12日撮影)



Fig.11 仁愛路4区間 (1993年10月31日撮影)

画整理による道路、③第53条第2項の土地区画整理施行申請で台湾総督認可の道路、④計画令第13条の建築線の指定」と規定している。このため、市街地の多くの狭隘道路が道路とは認められず、したがって都市計画の予定道路から外れた場合は土地区画整理事業などに応ずるほかない。

当時、日本本土の市街地建築物法では2.7m以上であれば一応見做し道路として扱われ、さらに現在の建築基準法では最小幅員が外され道路中心線から2.0m以上後退すれば建築可能であるため、ますます市街地の繁雑な街路形態と土地区画整理事業が進展しない要因となっている。

このように、台北では道路の幅員規定が主役となり、それに土地区画整理事業と超過収用をセットにして緑地システムの広幅員公園街路が整備されて

いった(Fig.9~11)。

したがって、戦前の台湾都市計画令はこれを生かす手法として現在でも適用されている。

5. 都市計画と広幅員街路の計画思想

以上のように、中国近代における都市計画は欧州の第一次大戦の教訓をふまえて公園系の計画思想が導入された。そして、公園街路や広幅員街路も緑地システムの一環として体系化されたのであるが、その根底には国防あるいは防衛という有事を想定した防空的計画思想に基づくものであった。この防空的計画思想は同時に都市の存亡をかけていた。つまり都市の存亡とは、「市民の生命の保護」という大前提がそこに働いている。このことが都市基盤整備の強力な牽引力となって推進された。したがって、緑地システムや広幅員街路の建設が車社会の到来に対応するための事業ではなく、ましてや交通需要予測という観点から生まれたものでもない。だが、これを今日的な意味合いで考えれば、今後さらに強化されるであろう都市防災や、CO₂交通公害による都市環境の悪化、さらに大きくは地球規模での環境保全へと通じるものであり、ここに「市民の生命の保護」という共通点を見出すことができる。

南京や台北に残る近代における都市計画と広幅員街路の計画思想は、そうした見果てぬ夢を現実のものとした歴史的な遺産である。

参考文献

- 1) 宮田秀穂「都市防空への道」『建築と社会』1938年
- 2) 宮田秀穂「都市工学と防空の結合前史」第22集第2号
- 3) 石田頼房『日本近代都市計画史研究』柏書房、pp.200~201、1987年
- 4) 田中重光『中国近代都市計画の成立と内容に関する研究』日本大学博士論文、pp.17~24、1997年
- 5) 村松秀逸『近代戦争史略』朝日新聞社、P.242、1944年
- 6) 桑名卓男『世界航空発達史』教材社、pp.128~138、1943年
- 7) 同上書、P.203
- 8) 難波三十四「緑地と防空」『公園緑地』第4巻第10号、pp.2~3、1940年
- 9) 三浦裕二・田中重光「南京首都計画(国都建設

- ・1927-1936年)の成立と内容」『土木学会論文集』No.530、IV-30、pp.49~66、1996年
- 10) 中澤誠一郎・清水榮二・新名種夫「中支方面の防空施設視察報告」『建築と社会』第21集、第7号、pp. 8~45、1938年
- 11) 中澤誠一郎「支那の都市防空」同上書、pp.52~62
- 12) 三浦裕二・田中重光「台北市都市計画にみる近代化過程」土木計画学会講演集、No.18(1)、P.250、1995年
- 13) 同上書、pp.251~252
- 14) 台北市工務局編『台北市都市計画史稿』同編者出版、P.96、1954年
- 15) 田中重光「台北の近代化過程における都市計画の影響に関する研究」『第31回日本都市計画学会学術研究論文集』P.257、1996年
- 16) 台北市政府編纂『年譜』
- 17) 参考文献14)、P.287
- 18) 張景森『台湾的都市計画(1895-1988)』業強出版社、P.49、1993年
- 19) 盧毓駿「台湾における都市計画および開発に就て」『新都市』pp. 9~10、1959年
- 20) 参考文献16)、18) pp.47~54
- 21) 内閣総理大臣・広田広毅『台湾都市計画令律令案上奏ノ通勅裁ヲ経タリ』国立公文書館所蔵、1936年8月22日指令