

街路構造令

(1919年～1952年)

街路とは、単に道路の機能としての都市交通施設機能のみならず、左記に記す様々な役割を担っている。

- ・ 住環境を維持する都市環境保全機能
- ・ 災害発生時の都市防災機能
- ・ 都市施設のための空間機能
- ・ 街区構成や市街化誘導機能

本年は、この街路の構造基準について定めた街路構造令が誕生してちょうど100年の節目の年である。街路構造令といっても、あまり聞かない言葉であるが、今は道路構造令にて規定されている道路の構造基準は、当時、道路構造令と街路構造令で規定されていた。

街路構造令は、幅員を種別ごとに、広路で44m以上、1等大路で22m以上など、幅広い幅員が必要とされ、車道と歩道の分離、歩道の幅員、植樹帯の設置など、道路構造令にない規定がおかれた。

今から100年前、第1次世界大戦の終戦間もない頃の主要交通手段は、人や牛馬車、

路面電車で、自動車は到底普及しておらず、円滑な自動車交通を主とするより、都市防災機能が重要視された。木造家屋が大半を占め、無秩序に建築された家屋の火事による大火が、全国各地で発生しており、延焼遮断帯としてや都市環境保全機能としての役割が強かったのである。

その後、1945年に第2次世界大戦の終戦後、全国115都市が戦災復興指定都市に指定された。この頃、各都市で、街路構造令に規定される幅広い幅員設定された街路計画が都市計画決定されるなど、多くが戦災復興事業として整備が進められている。(本誌では、関東大震災からの復興、戦災復興事業を事例に掲載)

1953年に街路構造令は廃止され、1958年に道路構造令へ一本化し、自動車交通容量に重きが置かれると、1954年から始まった道路5か年計画により、全国で本格的に道路が整備され都市交通施設機能としての役割が大きくなっていく。

その後は、モータリゼーションや土地の高度利用の進展から、交通の集中による交通渋

滞、交通事故の増大による交通環境の悪化など、諸問題が発生。この諸問題に対応すべく様々な事業が実施された。(本誌では、シンボルロード事業や高速道路の高架化などを事例に掲載)時代のニーズから道路の横断構成も再構築されるなど、自動車中心の道路から、人中心の道路へと変遷しているのである。

本誌は、Think Our Street 事業検討部会※で取り組む特定課題「街路事業の効果とPR」について、上述した街路の持つべき機能を重視する思想が、再注目されていることや、今日において貴重な財産となっていることに着目し、会員都市にて整備され、貴重な財産となって今に残る事例を紹介する。

※都市内道路に関する啓蒙活動や整備の促進に資することを目的とした会員都市21都市からなる部会