近代日本の地方都市における道路行政

—倉敷を事例に—

A ROAD ADJUSTMENT OF REGIONAL CITY BEFORE THE SECOND WORLD WAR

—A case study of Kurashiki city—

中野茂夫*

Shigeo NAKANO

The purpose of this study is to consider a road adjustment of regional city before the second world war. A case study of this paper is Kurashiki city, and the method of this paper is to use an assembly record.

First, roads were adjusted in Kurashiki city according to the old common law. But that system was different from a modern city planning. Second, the road planning regulation was instituted in the 9th year of Taisyo. Successively many regulations of road was instituted. As a result, many roads were adjusted. The road adjustment planning was instituted in the 3th year of Showa. This road adjustment planning project did not almost undertaken, but affected the legally designated urban plan.

Keywords : modern city planning, the City Planning Act of 1919, road administration, Kurashiki, Kurabo industries Ltd.

近代都市計画、旧都市計画法、道路行政、倉敷、倉敷紡績株式会社

1. はじめに

日本近代都市計画史研究における多くの関心は、大正8年に制定された旧都市計画法（以下「旧法」）にもとづく計画や事業に向けられてきたといってよい。いっぽう、旧法制定以前の都市計画については、国家的見地から大都市において特別に立案された諸政策に限り、研究が積みかさねられてきたことに気づかされる¹⁾。たしかに市区改正をはじめとする大都市における諸政策によってはじめて導入された都市計画制度・技術は多いから、そこに関心が集中するのは当然であった。そして、そうした諸政策の検討から、中央集権的な旧法体制が確立してゆくプロセスについてはすでに解明されつつある。だが、これは政府の側からみれば「上」からの視角にすぎないといえよう。それに対し、「下」からの視角すなわち地方行政の側からみた旧法体制の受容プロセスについては大きな課題として残されたままである²⁾。この点について議論するためには、旧法適用前後の地方都市における都市計画行政の展開について具体例にそくして通時的に検討してゆく必要があろう。

本稿では、戦前の地方都市における都市計画について、当時もつとも重点の置かれていた道路整備に論点をしぼることにする。旧法適用以前の地方都市における道路行政については実証的な分析がほとんどなされていないから³⁾、まずその実態について明らかにしてゆくことにしよう。そしてそれが旧法適用前後でどのように変化したのかについて検討しつつ、戦前の地方都市における道路行政の展開について論述してゆきたい。

分析対象として、以下の理由から旧倉敷町域（新田地区を除く）及

びその周辺地区を取りあげる。旧倉敷町は倉敷紡績株式会社（以下「倉紡」）の大資本化とともに急激に都市化が進行し、とりわけ大正中期以降、自動車交通に対応した道路整備に迫られていたから、当時の道路行政がそうした課題にどのように対処していたのかについて検討する格好の題材と判断される。なお、筆者は倉紡による産業基盤整備の実態とそれにもなう都市空間の変容についてすでに明らかにしているが⁴⁾、それに対応して行政がどのような政策を打ち出していたのか、またその際、どういった制度を運用していたのかという都市計画史的な視点からはあまり検討していない。

本稿では、主史料として「倉敷町会議決書及会議録」「市会議決書」といった議会議録⁵⁾、ならびにその写しの記された「倉敷町史稿」⁶⁾を用いる。これらをもとに戦前期倉敷における道路事業についてまとめたのが表1・図1である。

2. 道路法施行以前の倉敷町道路行政（大正9年4月1日以前）

道路法施行以前の国内の道路は「太政官達第60号」（明治9年6月8日）によって国道・県道・里道に分類され、その整備・維持管理は断片的な規程と旧慣によっておこなわれていた。岡山県の場合、「土木規則」（明治十六年県布達甲第二七号）によって道路整備の費用負担が定められ、道路種別は地方税（県費）から支弁する国道・県道（第一類）、地方税で補助する里道一等（第二類）、協議費（地元負担）で起工する一般道（第三類）の3種類に分類された⁷⁾。

2.1 県道・里道一等

だが、県費からの支弁で県道・里道一等が整備されることは少な

* 筑波大学大学院環境科学研究科
准研究員・博士（都市・地域計画）

Research Assoc., Master's Program in Environmental Sciences, Univ. Tsukuba,
Ph. D. in Urban and Regional Planning

かった⁴⁸。県道・里道一等の多くは、沿道住民の費用負担（寄附金・私費・協議費）を前提とした要請に対し、県が追認することによって整備されていたのである⁴⁹。こうした状況に対し、当時の新聞は「何等の根拠もなく必要もなき処に於いても、所謂運動の巧妙あるならば、直に之に聴きて以て道路の新設を断行して憚らず」と酷評している⁵¹⁰。この記事は、岡山県の道路行政が他県と同様にきわめて消極的なものにすぎなかったことを示しているよう。

では、倉敷町における県道・里道一等の整備状況について具体例を取りあげてみよう。明治36年の本町・戎町県道（表1-No7）の上置工事に關して「倉敷町会議決書及會議録」⁵¹¹には「本町ニ於テ受負ヒ、県庁ノ設計通り成功スルコトニ決ス」と記されている。この史料からは、倉敷町が事業費をどの程度負担したのかは判然としませんが、事業自体は倉敷町が主体となって県の設計通りに施工したことが窺える。また同史料には里道一等・大高線（表1-No6）の道路改修について「本町字前神ヨリ大高村二通スル改修道路敷地ハ官有二寄附シ、向道路改修ニ付不用二属スル官有道路ハ本町ニ拂下リ出願シ許可上ハ直ニ接続地主へ売り渡ス事ニ決セリ」とある。この史料から実質的には倉敷町が大高線改修にともなう換地を担当していたことが解る。このように倉敷町は県の末端機関として県道・里道一等の整備に関する多くの部分を担っていたのである。

2.2 一般道

つぎに地元負担による一般道（第三類）の整備についてみてゆこう。表2に示すように、道路法施行以前の倉敷町には道路行政に関する常設的な制度はなく、比較的大規模な道路整備についてののみ町議会で審議され、その議決をもって事業化されていたのである。具体例として明治24年の山陽鉄道開通にともなう駅前通の新設についてみよう（表1-No1・2）。

この倉敷町の一大事業について「倉敷町史稿」12巻には「本村市中ヨリ停車場ニ達スル完全ノ道路無之、依テ本村字新町ヨリ直行道路幅四間、及區裁判所ヨリ濱田町ニ至ル道路幅三間開築ノ為メ、明治二十三年度歳入出臨時費参百四圓五拾参銭五厘ヲ追加シ、其用地ヲ買収スルモノトス、但、道路盛土工事ハ有志ノ寄附金ヲ以テ之ニ充ツヘキ見込」と記されている⁵¹²。この史料から、用地買収費については町の臨時費から支弁しているものの、工事費は有志の寄附によっていることが解る。当時の寄附金には有力者等からの自発的なものと、半強制的に徴収された一種の租税のようなものとがあり、

表2 倉敷道路行政史略年表

年代	事項・条例・規程	目的
明治32年2月19日	臨時土木委員規程	前神橋架換
明治34年7月27日	臨時土木委員規程	常磐橋架換
大正9年4月1日	道路法施行	体系的な道路法制の確立
大正9年2月28日	道路調査委員規程	道路計画策定
大正12年2月23日	道路及下水道臨時調査部規程	道路調査の職員規程
大正14年7月5日	道路及下水道計画調査規程	道路計画策定
大正14年8月27日	常設土木委員規程 土木工事監督規程	常時里道修繕
大正15年3月10日	道路側溝工事費負担区分規程	受益者負担制度
大正15年7月5日	町村道路沿道家屋建築規程 行啓記念鶴形山隧道開墾委員設置規程	建築規制 鶴形山トンネル開墾
昭和3年5月28日	倉敷市道路調査委員及職員規程	倉敷市道路計画の策定
昭和3年6月19日	倉敷市土木委員規程	
昭和3年9月1日	都市計画法適用	
昭和3年9月10日	倉敷市道路計画策定	長期的な事業計画
昭和3年11月1日	市街地建築物法適用	
昭和12年11月11日	都市計画街路決定	
昭和12年11月25日	都市計画土地区画整理事業認定	都市計画事業

・前掲「倉敷町会議決書及會議録」「市會議決書」「倉敷町史稿」8・9巻より作成。

表1 倉敷町における道路事業一覧

No	年度	事業内容	路線名	延長	幅員	備考
1	明治24年	新設	駅前通	200間	4間	有志者寄附
2		新設	駅前通接続線	52.5間	3間	有志者寄附
3	明治32年	架換	前神橋	5.5間	14尺	臨時土木委員案内
4	明治34年	修繕	中橋			
5	明治34年	修繕	常磐橋			臨時土木委員案内
6	明治35年	改修	里道一等・大高線			倉敷町受負
7	明治36年	上置工事	県道（本町・戎町）			倉敷町受負
8		上置工事	県道倉敷字野線			三年継続、倉紡御崎社宅建設
9	明治40年	新設	御崎道路			
10	明治41年	新設	川西橋			
11	明治42年	新設	井上茶園	45間	1間9分	大橋家寄附
12		新設	井上茶園接続地	47間2分	1間9分	民有第二種道路、大橋家寄附
13	明治43年	新設	西本町線			
14		改修	里道一等（郡道）	312間4分	3間	町村制実施20年記念事業 陸軍関連、県に敷地寄附
15		新設	御幸線			
16	明治44年	修繕	前神橋			
17	明治45年	新設	里道一等（郡道）	312間4分	3間	町村制実施20年記念事業
18	大正2年	修繕	川西橋			
19		改修	船倉中筋道路			倉紡寄附（倉紡発電所関連）
20	大正3年	修繕	福留町里道			
21	大正4年	架換	常磐橋			
22		新設	砂越町	97間	1間5分	福留町南詰～御崎
23	大正9年	新設	228号線接続線	61間9分	2間	
24		新設	41号線	37間5分	2間	主要道路
25		改修	120号		1間5分	火葬場道路（一部112号線）
26	大正10年	新設	227号線	183間	3間	倉敷住宅土地株式会社施行・旭町
27		新設	228号線	121間	2.4間	新阿知町線
28		改修	19号線		2間	四軒屋線
29		修繕	常磐橋			
30	大正11年	新設	川西町道路	68間	3間	両側排水溝新設
31		改修	山ノ後道路	39間	1.5間	両側排水溝新設
32		新設	229号線	170.2間	3間	倉敷住宅土地株式会社施行・旭町
33		新設	230号線	176.5間	5間	倉敷住宅土地株式会社施行・旭町
34		新設	231号線	148間	3間	倉敷住宅土地株式会社施行・旭町
35		新設	232号線	98間	4間	倉敷住宅土地株式会社施行・旭町
36		新設	233号線	108間	3間	倉敷住宅土地株式会社施行・旭町
37	大正12年	新設	228-1号線	45間	3間	
38		新設	234号線	91.5間	3間	大原家寄附（新漢園・1万円）
39		改修	川西北通	160間	1間	直営施行
40		新設・改修	237号線	115間	5間	旭栄線
41		新設	238号線	145間	3間	西栄町
42		新設	239号線	62間	2間	西栄町
43		新設	240号線	100間	3間	西栄町
44		新設	241号線	83間	3間	西栄町
45		改修	高砂町道路	65間	1間2分	
46		改修	向市場道路	85間2分	2間5分	
47	大正13年	新設	242号線	174間	3間	阿知町西線
48		新設	243号線	94間	3間	
49		新設	244号線	196間	3.5間	
50	大正14年	新設・延長	242号線	50間	3.5間	阿知町西線
51		新設	万寿村		3.5間	万寿村に寄附（3956円1銭）
52		新設・改修	177号線	128間	3.5間	15年
53		延長	48号線	37.8間	2間	
54		新設・改修	245号線	45.6間	1.2間	
55		新設	246号線	68.4間	3間	斐農土地株式会社開発・高砂町
56		新設	247号線	64.6間	1間	斐農土地株式会社開発・高砂町
57		新設	248号線	87.8間	2間	斐農土地株式会社開発・高砂町
58		新設	249号線	83.6間	2間	斐農土地株式会社開発・高砂町
59		改修	76号線			
60		改修	57号線			
61		改築	前神役場前道路			
62	大正15年	拡幅	30号線	187間1尺	3間3尺	主要道路線
63		新設	250号線	31.5間	2.2間	
64		新設	251号線	38.7間	2間	
65		新設	252-1号線	33.6間	2.36間	
66		新設	258号線	34間	2.36間	
67		新設	252号線	33.1間	2.5間	
68		改修	49号線	20間		
69		新設	253号線	96.9間	2間2尺	西栄町
70		新設	254号線	66.8間	1間5尺	西栄町
71		新設	255号線	70.5間	1間5尺	西栄町
72		新設	257号線	37.8間	1間	地主敷地寄附
73		新設	48-1号線	109間	3間2尺	
74		延長	229-1号線	83.6間	4間5尺	
75		延長	227-1号線	224.8間	3間2尺	
76		延長	71-1号線	60.7間	3間2尺	
77		新設	259号線	103.3間	6.31間	県道付替
78		変更	5号線	59間2尺	3尺	家畜市場
79		架換	今橋			行啓記念・大原家資金提供
80		トンネル	鶴形山トンネル	81間	2間2尺	行啓記念・大原家寄附
81		延長	232-1号線	83間	4間1尺	
82		延長	248号線	4.6間	2間	高砂町
83	昭和2年	認定	260号線	495間	4間	
84		認定	261号線	798間	3.03間	
85	昭和3年	拡張	県道倉敷西阿知線			大原家寄附
86		新設・改築	819・820号線	1115.1m	3.64m	県費補助申請
87		新設・改築	261号線	1183.6m	5.5m	県費補助申請
88		新設・改築	227-1号線	162.9m	5.5m	県費補助申請
89		新設・改築	813号線	565.1m	5.5m	県費補助申請
90		新設・改築	1364号線	1947.2m	5.5m	県費補助申請
91		新設・改築	1365号線	655.3m	5.5m	県費補助申請
92		新設・改築	1366号線	387.5m	7.0m	県費補助申請
93		新設	1367号線	97.5m		
94	昭和4年	延長	230号線	912.66m		県費補助申請
95		新設・改築	767号線	120m	5.5m	県費補助申請
96	昭和6年	新設	1390号線	156.3m	3.0m	
97	昭和7年	新設	1400号線	83.1m	1.8m	
98	昭和8年	新設	1403号線	116.3m	4.5m	
99	昭和11年	改修	旭町			受益者負担（工費の25%寄附）
100	昭和12年	拡幅	駅前八軒屋線			土地区画整理事業（～s21）
101	昭和13年	新設	1420号線	64m	5.5m	
102		新設	1421号線	62.8m	4.0m	
103		新設	1422号線	57m	4.0m	
104		新設	国道2号線			
106	昭和16年	新設	1426号線	1281m	3.5m	

・菅正十郎「倉敷町史稿」12巻（倉敷中央図書館所蔵、昭和6年）、倉敷中央図書館所蔵「治績台帳」、倉敷市所蔵「倉敷町会議決書及會議録」「市會議決書」、国立公文書館所蔵「公文雑纂」より作成。なお本表には市内常時修繕などの微細な道路事業については含んでいない。また昭和4年以降の市議会録は散逸しており、道路事業の一部を掲載するにとどまっている。なお、表中番号は図中番号と対応している。

図1-a 県道・郡道・倉敷町主要道路線

図1-c 倉敷市都市計画街路

図1-b 倉敷市道路計画平面図

図1 旧倉敷町領域における道路整備事業（明治24年・昭和20年）

・倉敷市所蔵「倉敷町会議録及議決書」、倉敷中央図書館所蔵「倉敷町史稿」12、同「治蹟台帳」、国立公文書館所蔵『昭和12年公文雑纂』都市計画二十・巻六十、国土地理院「米軍空中写真（昭和22年撮影）」より作成。

この工事がどちらの寄附によるものかはわからない。だが、少なくともこうした寄附金が道路事業の有力な資金源であったことは理解できよう。住民の費用負担を前提とした申請は、ほとんどの場合、さしたる審議もなく承認されていた。

また架橋等の場合には「臨時土木委員規程」が制定されていた(表2)。同規程には「起工ノ順序・工事ノ進行方法ヲ定メ、指定ノ期日内ニ竣了ヲ期スル等該ニ工事ニ関スル事務ヲ担任ス」^{注13}と定められており、あくまで臨時ではあるが、委員に選出された町内有力者(名望家)が中心となって当該工事を竣工する法的根拠となった。

一方、軽微な道路修繕については、少額の土木費からの支弁によって、あるいは旧慣にもとづく沿道住民の負担によって、わずかながらにすすめられていたことが確認される^{注14}。

このように道路法施行以前の倉敷町道路行政は、制度的にもきわめて未熟なものであったし、計画的な道路整備にはほど遠いものであったといわざるを得ない。

3. 道路法施行後の倉敷町道路行政の確立

大正中期以降、都市部では自動車交通の発達に対応した道路整備に迫られるようになり、中央政府は道路法(大正9年4月1日施行)とその関連法令を制定した。道路法によって国内の道路は、国道、府県道、郡道、市道、町村道の5種類に区分され、それぞれ各担当行政庁の認定によって決定されることになった^{注15}。

大正9年3月15日、倉敷町議会でも町村道226路線が認定されている。さらに倉敷町では主要道路線として13路線を認定しており、それらを重点的に整備しようとしたものと推定される。図1-aから倉敷町の主要道路線は県道もしくは郡道の相互連絡に機能する道路であったことが解る。ところが、いずれも道幅は狭く、倉敷町の道路行政は大きな課題を抱えていたといえよう(表3)。

3.1 「道路調査委員規程」の制定と道路計画の策定

倉敷町では、町村道認定に先だつ大正9年2月28日、「道路調査委員規程」を制定し、「本町交通上ノ利便発達ヲ増進スル目的ヲ以テ」道路調査委員(5名)を置くことになった^{注16}。同委員には、倉紡社長の大原孫三郎をはじめとする町内有力者が就任し^{注17}、「在来道路溝渠ノ改良延長及幅員ノ拡張ニ関スル件」「将来新設道路計画構造ニ関スル件」について調査されることになった。

大正11年2月17日に開催された道路委員会では、「鶴形山下を貫通する道路開鑿及大正十一年度道路新設・改修並に道路計画・都市計画に就き専門技師を招聘する事」^{注18}が決定された。この時、大原孫三郎によって招聘されたのが、直木倫太郎(大阪市区改正部長、後の帝都復興局長官)であった。直木は大正11年8月におこなった実地調査をもとに計画を策定し^{注19}、翌12年1月30日の町議会に「道路設計の意見」を提出した。その具体的内容は史料の制約から明らかではないが、倉紡を中心とする工業都市計画であったという^{注20}。大正11年度から昭和初期にかけて倉敷町でおこなわれた道路整備の内容から、直木の計画意図を読みとるならば、その基本方針は①広域道路(県道・郡道・主要町村道)の改修、②郊外道路(旭

町・西栄町・高砂町)の新設、それらを連結する③循環道路(鶴形山トンネル等)の整備であったといえよう(図1中番号①②③と対応)^{注21}。

大正中期から昭和初頭にかけて、倉敷町の道路が飛躍的に改善された背景には、倉紡からの強力な支援があった。とくに社長の大原孫三郎は、倉紡の事業拡張の一環として関連会社(倉敷住宅土地株式会社・奨農土地株式会社)を通して、倉敷町財政では実現が困難な要所となる道路の整備に積極的に取り組んでいたのである(表1)^{注22}。くわえて倉敷町道路行政においてきわめて大きな役割を果たしたのが、道路整備に関するさまざまな規程が制定されたことであった。

3.2 道路整備に関する諸規程の制定(表2)

1) 「道路及下水道臨時調査部処務規程」^{注23}

まず大正12年2月23日、倉敷町では「道路及下水道臨時調査部処務規程」を定め、部長(助役)一名、技手、書記、雇それぞれ若干名からなる臨時調査部を設置した。第一条に「但特ニ専門技術家ヲ要スルトキハ便宜囑託スルコトヲ得」とあるように、必要に応じて専門技術者を雇用することも可能であった。この規程によって町の行政機構の内部に専門の調査機関が設置されたのである。そしてのちに倉敷町道路計画案の策定にあたって基礎調査を実施するなど、事務レベルで大きな役割を果たした。

2) 「常設土木委員規程」^{注24}「土木工事監督規程」^{注25}

つぎに大正14年8月27日、倉敷町では「常設土木委員規程」と「土木工事監督規程」を同時に制定している。「常設土木委員規程」は土木工事の増加にともない、これまで臨時に設置されていた土木委員を常置化した制度である。委員(5名)には町内の土木工事に対する監督責任の権限が与えられた(第四条)。

一方、「土木工事監督規程」は土木委員・技術員・工事監督人らの現場における諸規則を定めたものである。この規程では工事日誌の作成(第三条)、町長への報告(第四条)が義務づけられており、手抜き工事等を未然に防ぐための制度であったといえよう。

以上の土木工事に関する2つの制度により、倉敷町では「常時里道修繕」という名目の道路改修が着々とすすめられていった^{注26}。

3) 「倉敷町道路側溝工事費負担区分規程」^{注27}

また、大正15年3月10日に制定された同規程は、第一条に「道路新設改築及修繕ニ関シ、側溝新設改築及修繕工事ニ因リ若シク利益ヲ受クル家屋所有者又ハ土地所有者ニハ、其ノ費用ノ一部ヲ負担セシム」と定められているように、いわゆる受益者負担制度であったといえよう。その費用負担については、第二条に明記されており、特別の場合を除き、25%以内とされていたことが解る。倉敷町の道路行政にとってもっとも大きな課題は財源不足であったから、これまで慣習によって徴収していた沿道住民の負担を明確化したという点で、この規程のもつ意義はきわめて大きかったものといえよう。

4) 「倉敷町町村道路沿道家屋建築規程」^{注28}

大正15年7月5日には「倉敷町町村道路沿道家屋建築規程」が制定された。この規程第一条によって「道路二沿ヒタル場所ニ於テ家屋其ノ他ノ工作物ヲ新築又ハ改築セントスルモノハ、本規程ニ依リ町長ニ願出テ許可ヲ受」けることとなった。そのときの願書には位置、建造物の種類、工事の着手と竣工の月日の記入とともに、築造の位置を確認できる平面図を添えて提出することが義務づけられている。これはいわゆる建築確認といえよう。建築規制の内容については第三条に明記されており、それは道路沿い家屋の地盤の高さ、

表3 倉敷町主要道路線

路線名	延長	幅員
第20号線	185間	2間
第30号線	390	2.7
第41号線	41	1.5
第50号線	204.3	3.1
第64号線	73.5	2
第72号線	110	2
第100号線	30.5	2.3

・前掲「倉敷町史稿」12巻より作成。単位はすべて間。尚、このほかの第175号線、第182号線、第193号線、第214号線、第217号線、第226号線の6路線は新田地区で認定されている。

道路と家屋その他工作物との間隔（2尺以上）、道路沿いの軒・庇、厠の汲取口や汚水の流口に関する制限であった。

そしてとくに注目すべきは、第四条の「本規程ニ於テ道路ト称スルハ道路予定線ヲモ包含ス」という部分である。これによって計画予定線についても建築規制をかけ、道路用地を確保することが可能となった。市街地建築物法の適応以前に、地方行政が建築規制による道路拡幅という手法（「あぶり出し」）を独自に制定した制度として位置づけることができよう。ただし、昭和3年11月1日に市街地建築物法が適用されるとともに、効力を失ったものと考えられる。

5) 「行啓記念鶴形山隧道開鑿委員設置規程」^{注29}

最後に紹介するのは大正15年7月5日に制定された「行啓記念鶴形山隧道開鑿委員設置規程」である。これは町の一大事業であった鶴形山トンネル（図1-No80）の建設にあたって、特別に委員会を設置するために定められた規程である。したがって先述の臨時土木委員と同様の性格を有していたといえよう。ただし行啓記念という皇族に関するスローガンを掲げている点は、軍事関係の道路事業とともに、戦前の公共事業の特徴のひとつであると指摘できよう^{注30}。

3.3 小活

昭和6年に倉敷を訪れた石川栄耀は「倉敷の道路網がレッチオースとよく似て放射循環式であり（此の循環の明快な點丈は倉敷の方がすぐれている）しかもいわゆる都心が出来て居てレッチオースの十二本放射はなくも五本の堂々たる放射線が交叉してる」と評価している^{注31}。この「放射循環式」の道路網こそ、大正中期から昭和初期にかけて倉敷町が一貫して模索してきたものであった（図1・表1参照）。もちろん、倉敷町もほとんどの地方都市と同様、財政難であったから、そうした道路整備が倉紡（大原家）からの強力な支援（寄付金、用地提供等）によって推進されたことは間違いない^{注32}。だが、行政の側でもそれを後押しするさまざまな制度（行政内部における調査機関の設置、受益者負担、建築規制等）を制定したことによって、目標として掲げた道路網の建設を達成することができたのである。

4. 倉敷市道路計画の策定

大正中期から昭和初期にかけて倉敷町道路行政は一応の完成をみた。とはいえ、それらはいずれも短期間の事業的手法であり、長期計画にもとづくものではなかったといえよう。

4.1 「道路及下水道計画調査規程」の制定と道路計画の策定

したがって倉敷町では大正14年7月5日に「道路及下水道計画調査規程」^{注33}を制定し、長期的な見通しにたった道路計画の策定に取りかかった。道路計画調査委員には倉紡取締役で元町長の原澄治ら町内有力者7名が選出された^{注34}。このほかに技手1名と学識経験のある嘱託2名を置き、「将来新設スヘキ道路ノ計画構造ニカンスルコト」「在来道路ノ改良ニ関スルコト」の調査が開始された。

大正14年10月2日、第一回道路下水調査委員連合委員会が開催され、第一期計画実測区域が決定された。その調査区域は倉敷町にとどまらず、隣接する万寿村大字濱・富久・大島・福島、大高村大字老松・白楽市・西中新田、帯江村大字羽島にわたっているのである。旧法適用以前に、町行政が独自に広域的な道路計画を模索していたことは注目に値するだろう。

同年10月29日には岡山県土木課長の佐藤囑託技師と調査委員との会合が開かれており、このようにして県の意向が市町村の道路計画

に反映されるようになっていたものと推定される。大正15年7月初旬、ようやく道路計画に関する路線の選定、それにとまなう用地の移転等の調査が完了し、昭和2年1月初旬、「倉敷町道路計画案」が完成した（路線数46、総延長17,467m、総工費168万7,263円）。

4.2 倉敷町道路計画案

倉敷町道路計画案は、のちに策定される倉敷市道路計画の原案となったという点で重要な意味を持っている。この計画案では、用途によって地域を区分しつつ環状・放射・方形の道路網を建設するというきわめて先進的な都市計画を理想としながらも、現状を踏まえてそれらは見送られている（後掲史料中-下線(1)）。そして旧市街地においては①幅員の拡張、ならびに②各路線の相互連絡（循環）を図り、③郊外地においては方形の市街地道路を建設するという基本方針が掲げられた（同-下線(2)）。これは大正中期以降、倉敷町道路行政において一貫して掲げられてきた方針を受け継いだものであった。

この計画案では道路幅員を6段階（17m、11m、7m、5.5m、4m、2.5m）に設定している（表4）。この道路幅員はのちに策定される倉敷都市計画街路よりも狭く設定されていることが解る。各路線の幅員は当時の倉敷町のさまざまな状況（とくに用地費）にあわせて実現可能なように設定されたものと考えられる（同-下線(3)）。

いっぽう事業化の方針は、比較的施工が容易で経済効率の高い路線から整備してゆこうというものであった。具体的な実施計画は三期にわけて施行されることになっており、第一期は「最モ急ヲ要スルモノ及外郭路線」、第二期には「第一期ノ完成ニ依リ之ニ亜キテ急ヲ要スル部分」、第三期には「其他ノ各路線」について整備するというものであった。事業費の内、寄附金の占める割合がかなり高いのもこの計画案の特徴であろう（表5）。また必要に応じて適宜、実施期を変更するという柔軟性をもたせていたことも確認される。

「倉敷町道路計画案説明書」（前掲「倉敷町史稿」12巻）

一、計画ノ概要

新都市ノ計画ニ当リテハ其都市ニ於ケル既住十数年間人口増加ノ割合発展ノ状況等ニヨリ、(1)全般ノ区域ヲ決定シ商業、工業、住宅等ノ地域ヲ区画シ以テ環状放射方形等道路網ノ計画ヲナスヲ理想トスヘキモ、当町ニ在リテハ既二数百年来市街地ヲ形成シ各町古キ慣行ヲ有シ居ルヲ以テ此点ニ留意シ第一二他町村トノ連絡線タルヘキ府県道及将来出現スヘキ電鉄

表4 倉敷町道路計画と都市計画街路

倉敷町道路計画案		倉敷市道路計画		倉敷市都市計画街路		
昭和2年		昭和3年		昭和12年		
等級	数	等級	数	等級	幅員	数
17m路線	1	17m路線	3	広路	44m	0
				1等大路1類	36m	0
				1等大路2類	29m	0
				1等大路3類	22m	0
				2等大路1類	18m	0
11m路線	3	11m路線	4	2等大路2類	15m	0
				2等大路3類	11m	20
7.0m路線	5	7.0m路線	8	1等小路	7m	7
5.5m路線	17	5.5m路線	55			
4.0m路線	17	4.0m路線	27			
2.5m路線	4	2.5m路線	6	2等小路	4m	0

・前掲「倉敷町史稿」12巻、国立公文書館「公文雑纂」（昭和12年）より作成。

表5 倉敷町道路計画案における実施計画

時期区分	期間	路線数	総工費	寄附金見込
第一期	昭和2-8年度	23	543,787円	224,112円
第二期	昭和9-15年度	16	674,759円	188,774円
第三期	昭和16-21年度	17	468,717円	103,384円

・前掲「倉敷町史稿」12巻より作成。

各線等ノ連絡ニ着眼シ延イテ一般交通上ノ關係ヲ考慮シ、(2)旧市街地ニ在リテハ主要ナル在来道路ノ幅員ノ拡張並ニ各路線ノ相互ノ連絡ヲ図リ、郊外地ニ在リテハ方形市街道ノ形成等ニヨリ、比較的施行容易ニシテ経済的ナル道路網ヲ作成セントセリ

二、当町關係ノ現在府県道路線（説明中略）

三、当町關係鉄道及予定線（説明中略）

四、計画ニ於ケル道路幅員ノ決定（表4参照）

交通機関ノ発達ニ伴ヒ将来ニ於ケル道路ノ幅員ハ成ル可ク之レヲ廣クスルヲ以テ理想トスヘキモ(3)土地ノ状況工費ノ多寡并ニ前記府県道路電鉄等ノ關係ヲ考慮シ本計画ニ於ケル道路ノ幅員ハ左記ノ通り決定セリ

（五～八、17m・11m・7m・5.5m以下の各路線の位置に関する説明略）

九、実施計画（表5参照）

4.3 倉敷市道路計画の完成（図1-b）

おりしも、倉敷町は隣接万寿村・大高村との合併交渉中であったから道路計画の策定は新市に持ち越された。昭和3年5月28日、市議会において「倉敷市道路調査委員及職員規程」が制定され、調査が再開された。そして9月10日、市会決議をもって「倉敷市道路計画」はついに完成した。このとき市議会では「都市計画法並ニ市街地建築物法ノ実施ニ付テハ特ニ緊密ナル關係ヲ有シテ居ルモノデ之ガ計画ノ実施ニ当リテハ真実ニ齟齬ヲ来リヌ様ニセネバナラン」という説明がなされていることから^{注35}、倉敷市道路計画は実質的には法定都市計画街路と同様の役割を担うものとして認識されていたと指摘し得る。

さて、倉敷市道路計画と旧計画案の説明書を比較してみると、計画の概要や道路幅員（表4）など多くの点で一致していることが解る^{注36}。とくに旧倉敷町領域における計画路線は旧計画案をそのまま踏襲していることが確認される（図1-b）。いっぽう旧万寿・大高村領域では方形道路の広範な整備があらたに盛り込まれた。こうして倉敷市道路計画は最終的には計画路線103、路線総延長81,853m、総工費288万4,334円という壮大なプランに膨れあがった。

その実施計画については「道路改築費ニ斯ク多額ノ費用ヲ投スルハ市財政上至難ナルヲ以テ用地費ハ可及的寄附行為ニ待ツ事トシ、工事ノ緩急其宜敷ヲ得別ニ年度割ヲ定メス順次ニ着手セントスル」と記されており、旧計画案と同様、寄附金に大きく依存していたことが解る。ただし、この実施計画はとくに工期を定めたものではなく、工事が容易な部分から順次着手するというきわめてあいまいなものにすぎなかった。

4.4 倉敷市道路計画の事業化

では、倉敷市道路計画はどの程度達成されたのであろうか。昭和初期の倉敷市の議会録が散逸しており、断片的な史料から推定するほかないが、「倉敷市街図」（昭和4年発行）と「米軍空中写真」（昭和22年撮影）を比較してもあらたな道路はほとんど建設されていないことが確認される^{注37}。また土木費の歳出額からみてもこの計画通りには実行されなかったものと判断される^{注38}。このことは昭和恐慌以降、倉紡が産業基盤整備としての道路事業に積極的に関与しなくなったこととも関係していよう^{注39}。そして昭和12年11月11日、法定都市計画街路の決定をもってこの計画は効力を失うことになった。

5. 倉敷都市計画街路の決定と都市計画事業（図1-c）

5.1 倉敷都市計画街路の決定

倉敷市では昭和3年9月1日に旧法が適用され、翌年5月には都市計

画区域も決定されていたのだが、「倉敷都市計画街路」の決定は昭和12年11月11日になってのことであった。旧法体制下では、法定都市計画街路は内務省と都市計画地方委員会によって策定されることになっており、その決定権は国にあった。つまり、法定都市計画街路の決定は、地方都市独自の「計画」が消滅したことをも意味していたのである。では、倉敷都市計画街路について、以下の「理由書」^{注40}をもとにみてみよう。

…街路ノ位置及幅員ニ付テハ専ラ地勢、交通及将来ニ於ケル發展ノ趨勢等ヲ考慮シ、

(1)倉敷駅前ヲ中心トシテ放射線ノ上及環状線ヲ適當ニ配置シ以テ都市部ト郊外地及市街樞要地トノ連絡ヲ円滑利便ナラシメタリ…斯クシテ得タル路線數二十七其ノ延長約五万六千八百米ニ達ス、(2)而シテ是等全部ヲ今直チニ事業トシテ実施スルノ必要ナキヲ以テ暫ク都市計画トシテ決定シ以テ市街地建築物法ノ運用及土地区画整理ノ施行ニ備工、将来財政並交通上ノ關係ヲ考慮シ逐次事業トシテ執行セムトスモノナリ

倉敷都市計画街路は27路線、総延長約56,800mで、倉敷駅前を中心として放射線と環状線の道路網を整備し、都市部と郊外地、市街樞要地との相互連絡に主眼をおいたものであったことが解る（前掲史料中-下線(1)）。すなわち倉敷都市計画街路には、従来の放射循環式の道路網にくわえ、「倉敷町道路計画案」ならびに「倉敷市道路計画」において理想とされた環状道路がしっかりと組み込まれているのである（図1-c）。おそらく大正中期以来、倉敷の道路計画策定にあたって練りあげられた計画理念は脈々と受け継がれ、都市計画岡山地方委員会で都市計画街路が策定される段階において反映されたものと考えられる^{注41}。その結果、都市計画街路の「計画」については、質の高いものに仕上がったと評価できよう。

5.2 都市計画事業

では、「事業化」という点ではどうだったのであろうか。結論をさきどりして言えば、戦前の倉敷において実現した都市計画事業はわずか1路線にすぎなかった。その理由のひとつは、旧法の画一的な運用によって、都市計画街路の幅員が倉敷の道路事情とあまりにもかけ離れて広く設定されてことであろう（表4）。もうひとつは、そもそもこの計画自体が、事業化を前提としたものではなかったことにある。前掲「理由書」にも記されているように、倉敷市の都市計画街路はただちに事業化するものではなく、市街地建築物法による建築規制（いわゆる「あぶり出し」）と土地区画整理の基準のために策定されていたのである（前掲史料中-下線(2)）。

ところで戦前の倉敷市において唯一実現した都市計画事業は、駅前の土地区画整理事業であった（図1-Na100）。これは総工費233,123円という大事業であり、都市計画費は最大で市歳出総額の29%にまで達している。したがって倉敷市では通常の財源から事業費を捻出することは到底かなわず、都市計画特別税、受益者負担金、国県補助にくわえて、起債によってなんとかまかなわれたのである^{注42}。

倉敷の法定都市計画街路は、大正中期以来の道路行政の成果を盛り込んだすぐれた「計画」ではあったが、この広範囲にわたってしかも広幅員に策定された都市計画街路を「事業化」することは予算等の関係から十分な成果をあげられなかったといえよう。ただし、建築規制による道路用地の確保、土地区画整理の基準としては一応機能していたのである。

6. おわりに

大正中期以降、倉敷ではさまざまな制度を制定し、近代的な道路

行政を確立させていたことが明らかとなった。こうした事例はほかでも報告されており^{注43}、自動車交通への対応に迫られた地方都市では、旧法適用以前から独自に条例や規程を制定しつつ計画を立案し、それにもとづいて道路整備をすすめることはむしろ一般的であったと指摘し得る。そしてそのなかには、本稿で確認された調査機関の設置、受益者負担制度や建築規制の導入、さらには長期的な道路計画の策定など、先進的な都市計画技術・制度を独自に取り入れていた事例も多かったのではないかと考えられる。

昭和以降（とりわけ昭和8年の旧法改正以降）、中央集権的な旧法体制が全国的に普及してゆく^{注44}。その体制下においては、画一的な法制度の適用という大きな弊害があった^{注45}。とりわけ、地方都市において独自に育まれていた計画策定機能が失われたことは、その後の都市計画行政の展開に大きく影響する重要な点であると指摘し得る。ただし、本稿でも検討したように、法定都市計画街路の計画理念はそれ以前から当該都市において掲げられていたものを多くの部分で受けついでいたのではないかと考えられる。今後、他の事例ともつきあわせつつ、旧法適用以前の地方都市独自の都市計画と法定都市計画との連続性（あるいは非連続性）について多角的に検討し、日本の近代都市計画がどのように確立していったのかについて地方行政の側からも明らかにしてゆくことが課題である。

【註】

- 1) 都市計画史研究の通史である石田頼房『日本近代都市計画の百年』（自治体研究社、1987）でも大都市に偏った研究状況が指摘されている。この状況は現在でもそれほど大きく変わっていないと言わざるを得ない。
- 2) 未だ不十分だが、近年になってようやく地方都市の都市計画を扱った研究が進みだした。その先鞭をつけたのは佐藤滋・野中勝利の一連の研究である（『城下町の近代都市づくり』[鹿島出版会、1995]等）。以後、土屋敦夫の金沢に関する一連の研究（『明治期の金沢の街路計画—駅前放射状道路と師団連絡道路—』[『都市計画論文集』34、pp.397-403、1999]等）、浅野純一郎の長野に関する一連の研究（長野都市計画の策定過程に関する研究[『日本建築学会計画系論文集』557、pp.265-272、2002.7]等）など県庁所在都市を中心に研究が蓄積されつつある。
- 3) 近年、県レベルの道路整備については明治期を中心に進められている（例えば長妻廣至『補助金の社会史』[人文書院、2001]等）。しかし、旧法適用以前の市町村レベルの道路整備に関する研究は著しく遅滞していると言わざるを得ない（野中勝利『都市計画街路にみる「計画」と「事業」との関係及び事業の計画性—城下町都市における戦前の都市計画街路に関する研究その2』[『日本建築学会計画系論文集』482、pp.123-133、1996.4]等で指摘されている）。こうした状況に鑑み、筆者は拙稿「戦前地方都市の道路行政に関する史的研究—千葉県野田を事例に—」（『日本都市計画学会学術研究論文集』37、pp.535-540、2002.11）において若干の検討をおこなっている。
- 4) 拙稿「工業系企業の産業基盤整備が近代地方都市の空間変容に及ぼした影響—倉敷紡績と都市・倉敷の関係を事例に—」（『日本建築学会計画系論文集』第544号、pp.273-280、2001年6月）。
- 5) 倉敷の議会録には、町制時代の倉敷市所蔵「倉敷町会議決書及会議録」と市制施行後の同「市会議決書」「倉敷市会会議録并議決書綴」等がある。
- 6) 菅正十郎「倉敷町史稿」（倉敷中央図書館所蔵、昭和6年）は、議会録の写しが丹念に記された第一級の史料である。とくに大正期の前掲「倉敷町会議決書及会議録」は散逸しており、同史料が当時の議会の様子を知り得る唯一のものである。条例・規程については8-9巻に、道路事業に関しては12巻にまとめられている。
- 7) 「土木規則」（岡山県「岡山県政史—明治・大正・昭和前期編—」[同、1967]）（道路に関する部分のみ抜粋）

第一条 凡ソ土木県費負担ノ箇所ヲ分チ三類トスル、ソノ別左ノ如シ

第一類 一、国道県道及其線路ノ橋梁…以上管内一般ノ負担トシ地方税ヲ以テ起工工費用ヲ支弁スルモノトス

第二類 一、里道一等等其線路ノ橋梁…以上其關係若クハ旧慣アル区町村ノ負担トシ地方税ヲ以テ補助スルモノトス

第三類 一、第一類・第二類ノ外公共ニ関スル道路橋梁治水堤防河岸小港湾土砂干止等…以上其關係若クハ旧慣アル区町村之ヲ負担シ協議費ヲ以テ起工スベキモノトス

- いずれの等級の道路も、新設または改修に際して県の許可を得なければならず、形式上は県の管理下にあった。
- 8) 岡山県の明治32年-明治43年までの県費支弁による道路事業実績が、わずかに117路線（1年平均9.75路線）、総延長80,081間（1年平均約12km）にすぎないことから明らかである（「県費支弁道路・橋梁・堤防等改修事業実績」[前掲『岡山県政史』pp270-272]より筆者が算出）。
- 9) 前掲「土木規則」「第三条 第一類ノ内人民寄附金指定ノ起工願及有志者ノ協議若クハ水利組合又ハ区町村連合会ノ議決ヲ以テ私費協議費等ノ起工ヲ願出ルトキハ、其時々検査ノ上他二支障ナキモノハ直チニ便宜起工セムベシ」「第七条 第二類ノ内人民寄附金指定ノ起工願及有志者ノ願金ヲ以テ起工願出ルトキハ、第三条ニ準ジテ之ヲ許可スベシ」。
- 10) 『山陽新聞』の論説（明治43年10月10日付）。ここでは前掲『岡山県政史』pp273-274収載の史料より引用。
- 11) 倉敷市所蔵「倉敷町会議決書及会議録」明治36年度。
- 12) 前掲「倉敷町史稿」12巻。明治23年11月13日の『山陽新報』には「停車場の新道路」という見出しで「備中倉敷停車場より同市中へ達する新道路を、有志者の寄附金にて新設せんと協議の上、之に一決したるを以て、目下線路の選択中なりと云」という記事が掲載されている。倉敷市史研究会編『新修倉敷市史11 史料編・近代』（上巻、p.778、倉敷市、1997）。
- 13) 「臨時土木委員規程」（前掲「倉敷町史稿」8巻）。
- 14) 前掲「倉敷町会議決書及会議録」から「市内里道常時修繕」という名目の道路改修がすすめられていたことが確認されるが、その位置や事業内容については史料的制約から不明である。
- 15) 旧倉敷町における国道は昭和15年に国策として開通した国道2号線のみである。また県道については岡山県では道路法施行以後、たびたび道路改良事業が計画されている。昭和2年から道路改良事業が10年間の継続事業として実施された。本稿ではこうした県主体の県道整備についてはとくにふれていない。また郡道については郡制の廃止とともに県道が町村道にふりわけられたため町村道に編入されたものについてのみ取り扱っている。
- 16) 「道路調査委員規程」（前掲「倉敷町史稿」8巻より引用）。
- 17) 委員は大原孫三郎のほか、林徹太郎〔岸田松次郎〕、岡田義平、仁科清吉、亀山玄二郎ら町内有力者が就任した。
- 18) 岡山市立中央図書館所蔵『山陽新報』大正11年2月18日付。
- 19) 直木は同年8月28日には啓蒙的活動として「都市の改善」という題目の講演もおこなっている。
- 20) 大原孫三郎傳刊行会編『大原孫三郎傳』（同発行、p165、1983）。
- 21) 前掲「工業系企業の産業基盤整備が近代地方都市の空間変容に及ぼした影響—倉敷紡績と都市・倉敷の関係を事例に—」に詳しい。
- 22) 前掲「工業系企業の産業基盤整備が近代地方都市の空間変容に及ぼした影響—倉敷紡績と都市・倉敷の関係を事例に—」に詳しい。
- 23) 「道路及下水道臨時調査部処務規程」（前掲「倉敷町史稿」9巻）

第一條 本町道路及下水道調査ノ為メ臨時調査部ヲ設ケ左ノ職員ヲ置ク、但特ニ専門技術家ヲ要スルトキハ便宜囑託スルコトヲ得

部長一名、技手若干名、書記若干名、雇若干名、部長ハ助役ヲ以テ之ニ充ツ

第二條 部長ハ町長ノ命ヲ受ケ一切ノ部務ヲ処理シ部員ヲ指揮監督ス

第三條 町長ハ調査計画ニ関シ道路調査委員ニ諮問スルコトアルヘシ

第四條 本規程ニ定ムルモノハ外ハ倉敷町役場処務規程ヲ準用ス

附則 本規程ハ大正十二年四月一日ヨリ之ヲ施行ス

24) 「常設土木委員規程」（前掲「倉敷町史稿」9巻）

第一條 本町土木事務処弁ノ為メ常設土木委員五名ヲ置ク

第二條 委員ハ町会ニ於テ町會議員中ヨリ三名町公民中選挙権ヲ有スル者ヨリ二名ヲ選挙ス

第三條 委員ノ任期ハ二年トス委員中ヨリ欠員ヲ生シタルキハ補欠選挙ヲ行フ補欠員ハ前任者ノ残任期間在任ス

第四條 委員ハ土木及建築事務ニ関シ町長ノ指揮ヲ受ケ工事ノ監督其ノ他町長ノ事務ヲ補助執行シ及町長ノ諮問ニ答フルモノトス

第五條 委員ノ報酬費用弁償及其ノ支給方法ハ本町報酬及給料額規程並支給規程ニ依ル

附則 本規程ハ大正十四年九月一日ヨリ之ヲ施行ス

25) 「土木工事監督規程」（前掲「倉敷町史稿」9巻）

第一條 本町常設土木委員技術員及工事監督人士土木建築工事現場監督ハ本規程ニ依ル

第二條 工事用諸材料ノ検査及工事ノ監督ハ設計書及図面等ニ基キ最モ厳正ニ之ヲ行フヘシ

第三條 現場二ハ監督日誌ヲ備ヘ左ノ事項ヲ記載スヘシ

- (一) 委員、技術員、監督人現場出場及退場ノ時刻、(二) 勤務ノ大要
(三) 臨時発生ノ事故、(四) 監督上特ニ注意ヲ与ヘ又ハ更正ヲ命シタル事項
(五) 其他監督員ニ於テ必要ト認メタル事項

第四條 監督員ハ常ニ工事作業ノ成績及工程ヲ監督シ時々町長ニ報告スヘシ

第五條 監督日誌ハ随時町長之ヲ検閲スヘシ

第六條 監督員相互間ニ於テ監督上ノ意見一致セサルトキハ受負人又ハ従事者ノ面前ヲ避ケテ之ヲ協議シ決定スヘシ

第七條 疾病其他ノ事故ニテ遅参又ハ欠勤ストキハ其旨予メ町長ニ届出スヘシ

附則 本規程ハ大正十四年九月一日ヨリ之ヲ施行ス

26) 「常時里道修繕」の事業実績については倉敷中央図書館所蔵「治績台帳」から確認される。

27) 「道路側溝工事費負担区分規程」(前掲『倉敷町史稿』9巻)

第一條 道路新設改築及修繕ニ関シ側溝新設改築及修繕工事ニ因リ若シ利益ヲ受クル家屋所有者又ハ土地所有者ニハ其ノ費用ノ一部ヲ負担セシム

第二條 前條ニ依リ工事ヲ為スヘキ側溝人家側ニ於ケル家屋所有者又ハ土地所有者ノ負担スヘキ金額ハ側溝新設改築及修繕工事費ノ四分ノ一以内トス、但主トシテ一般汚水排除ノ為メ溝渠ノ新設改築及修繕ニ係ル工事費ハ此ノ限りニアラス

第三條 利益ヲ受クル家屋所有者又ハ土地所有者ノ負担額ハ道路ニ面接セル土地ノ長サ及奥行ト其ノ実況トヲ斟酌シ町長ニ於テ工事費負担額ノ範圍内ニ於テ適宜算定ス

第四條 國府県都市町村其他公共団体ニ対シテハ本規程ニ依ル工事費ノ負担ヲナサシメサルモノトス

第五條 前條ノ規程ニ依リ負担ヲナサシメサルモノアルモ家屋所有者又ハ土地所有者ノ負担額ハ之ヲ増加セス

第六條 負担金ハ工事精算額ニ依リ工事竣功ノ日ニ於ケル家屋所有者又ハ土地所有者ヲシテ負担セシム

第七條 道路側溝新設改築及修繕ノ工事費ヲ寄附シタル者ニ対シテハ其ノ寄附金額カ負担額以上ノ場合ニ限り本規程ニ依ル工事費ノ負担ヲ減免スルコトアルヘシ

第八條 工事ハ町長ニ於テ適當ト認ムル工法ニ依リ之ヲ施行ス

附則 本規程ハ大正十五年四月一日ヨリ之ヲ施行ス

28) 「倉敷町々村道路沿道家屋建築規程」(前掲『倉敷町史稿』9巻)

第一條 道路二沿ヒタル場所ニ於テ家屋其ノ他ノ工作物ヲ新築又ハ改築セントスルモノハ本規程ニ依リ町長ニ願出テ許可ヲ受クヘシ

第二條 願書ニハ左ノ事項ヲ具スヘシ

- 一、位置、二、建造物ノ種類、三、着手及竣了月日、
四、築造ノ位置ヲ認ムルニ足ルヘキ平面図

第三條 家屋其ノ他工作物築造ノ制限左ノ如シ

- 一、道路二沿ヒタル家屋ノ地盤ハ道路面以上ニ築造スルヲ要ス
二、家屋其ノ他工作物ノ柱石ト道路トノ間隔ハ二尺以上トスヘシ
但シ幅員九尺未満ノ道路ニ於テハ間隔八寸迄トナスコトヲ得
三、道路二沿ヒタル軒又ハ庇ハ道路ヲ侵スコトヲ得ス
四、道路二沿ヒタル軒又ハ庇ニハ軒桶及壁桶ヲ設クヘシ
五、幅員九尺以上ノ道路ニ沿ヒタル部分ニハ開口ノ汲取口、入口及路面以上ニ汚水流入ヲ設クルコトヲ得ス
六、第一乃至第五ノ制限中町長ニ於テ周圍ノ關係上特ニ差支ナシト認メ又ハ特別ノ施設ヲ命シ許可シタル場合ハ此限りニアラス

第四條 本規程ニ於テ道路ト称スルハ道路予定線ヲモ包含ス

第五條 道路予定線ノ図面ハ倉敷町役場ニ備ヘ縦覧セシム

附則 本規程ハ発布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

本規程施行前築造ニ係ル家屋其ノ他工作物ニシテ本規程ニ適合セサルモノハ随時町長ニ於テ之ヲ整理ヲ命スルモノトス

29) 「行啓記念鶴形山隧道開鑿委員設置規程」(前掲『倉敷町史稿』9巻)

第一條 町村制第六十九條ニヨリ臨時行啓記念鶴形山隧道開鑿委員ヲ設置ス

第二條 委員ノ数ハ七人トス

第三條 委員ノ任期ハ隧道開鑿工事ノ終了スル迄トス

第四條 委員ノ任務ハ概ネ左ノ如シ

- 一、行啓記念鶴形山隧道開鑿工事費財源調査及施行促進ニ関スルコト
一、同上工事施工ニ関スルコト

第五條 委員ノ報酬ハ本町吏員報酬並給料額規程及本町支給規程ニ依ル

附則

第六條 本規程ハ大正十五年七月五日ヨリ之ヲ施行ス

30) 例えば、筆者は「戦前地方都市の道路行政に関する史的研究～千葉県野田を事例に～」においても、同様の事例を報告している。

31) 石川栄耀『田園都市讀本』(倉敷市、p43、1931)。同書には倉敷の都

市計画の方向性(すなわち田園都市化)についての啓蒙的な内容を多分に含んでいるが、その点を割り引いても、倉敷町の道路網については高い評価を与えている。

32) 前掲「工業系企業の産業基盤整備が近代地方都市の空間変容に及ぼした影響～倉敷紡績と都市・倉敷の関係を事例に～」。

33) 「道路及下水道計画調査規程」(前掲『倉敷町史稿』9巻)

第一條 本町道路及下水道計画調査ノ為メ左ノ委員及職員ヲ置ク

道路計画調査委員 七名 同技手一名 同嘱託二名

下水道計画調査委員七名 同技手一名 同嘱託二名

(第二-三条、委員の任期等、中略)

第四條 道路計画調査委員同技手及嘱託ニ於テ調査スヘキ事項左ノ如シ

将来新設スヘキ道路ノ計画構造ニカンスルコト

在来道路ノ改良ニ関スルコト

(第五条略)

第六條 委員技手及嘱託ハ第四條及第五條ニ定ムル事項ノ外同一目的ヲ有スル他ノ町村ト本事業ニ関スル町村組合ヲ設ケル利害ヲ調査ス

第七條 町村組合ヲ設ケル場合ニ在リテハ委員ハ其ノ設置ニ付関係町村ノ協議ニ参与ス

第八條 委員会ハ道路計画調査ニ関スルモノト下水道計画調査ニ関スルモノト各別ニ又合併シテ之ヲ開会ス

第九條 本調査ハ之ヲ二年以内ニ終了スルモノトス(後略)

34) 原澄治(倉紡取締役、町長[大正7年12月8日-大正13年5月21日])、森祺二、鴨井銀三、林徹太郎、内田金衛、仁科清吉、岡田義平が就任した。

35) 前掲「倉敷市会議決書」(昭和3年)。

36) 「道路計画説明書」(前掲「市会議決書」昭和三年)の「計画ノ概要」の前半部分は旧案と同文であり、後半部分の計画の基本方針についても「市街地ニ在リテハ主要道路ノ拡張ニ止メ…市街地ニ近接セル地域ニ在リテハ方形市街道ヲ形成シ、其ノ他ノ地域ニ対シテハ各部落相互ノ連絡ヲ完全ナラシメン」とあるように、おおむね旧案と一致している。

37) 「倉敷市街図」(倉敷市『倉敷市案内』[同発行、昭和4年]収載)。国土地理院所蔵「米軍空中写真(昭和22年撮影)」。

38) 断片的な史料であるが、都市計画街路策定以前の倉敷市における土木費歳出は、昭和4年:83,195円、昭和6年:36,319円、昭和8年:39,484円、昭和9年:41,936円、昭和10年:69,623円、昭和11年:56,860円、昭和12年:68,615円にすぎないから、倉敷市道路計画の多くは事業化されなかったと推定される。

39) この点については前掲「工業系企業の産業基盤整備が近代地方都市の空間変容に及ぼした影響～倉敷紡績と都市・倉敷の関係を事例に～」に詳しい。また社長の大原孫三郎はこの道路計画に否定的だったようである(「大森日記」[『新修倉敷市史12 史料 近代(下)・現代』pp.1113-1114、倉敷市、2001]では、大原孫三郎が300万円近くかかる実現不可能なこの計画に対して批判していたことが記されている)。

40) 国立公文書館所蔵『昭和12年公文雑纂』都市計画二十・巻六十五。

41) 岡山県の都市計画地方委員会の史料は、戦災により多くが失われている。しかし倉敷市道路計画が県職員との会合を重ねて策定されたものであったし、都市計画地方委員の大原孫三郎をはじめ、都市計画策定に関与する立場にあった倉敷関係者もいたことから、この点は確度が高いと考えられる。

42) 昭和13年度の議会録にはつぎのように記されている。「本工事ハ蓋シ市勢発展上ニ至大ノ影響ヲ有シ市民ノ福利ヲ増進スルコト言フ俟タザル所ナルモ現本市財政ノ状況ハ国税及県税中特別地稅、家屋稅、各附稅ハ何レモ制限外課稅ヲナシ其ノ他県稅附加稅ハ本稅額ト殆ト同額ニ及ビ事業費全額ヲ賦課ニ求ムルハ到底民力ノ堪ヘザル所ナルニ付、其ノ財源ノ一部ハ之ヲ都市計画特別稅及ビ受益者負担金、国県補助ニ依リ爾余ハ一時起債ヲ以テ収支ノ適合ヲ得セシメ七ヶ年賦シ償還スルニオイテハ財政上調和ヲ得ラルルヲ以テ以上ノ計画ニ依リ措置セントスル」。

43) 前掲「戦前地方都市の道路行政に関する史的研究～千葉県野田を事例に～」等で報告されている。

44) 昭和8年の旧法改正によって、すべての市および内務大臣の指定する町村に適応されることになった。

45) 前掲『日本近代都市計画の百年』pp.114-116等で指摘されている。

(2003年11月6日原稿受理、2004年9月28日採用決定)