

歐米都市の交通整理

幹事 内務省

道路課長
文書課長
秘書官
参事官

佐上信一

茲に所謂交通整理とは、法律上権限を有する者が、交通の安全を保持し、其の危険を防止するが爲に、爲す所の権力の行動を云ふのであるから、世俗に交通整理と唱へて居ることも、果してそれが眞の交通整理であるや否や疑はしいものが少くない。現に電車の旗振が、市街の交叉點に於て、電車の交通を指揮する場合の如き、又は交通道德會の如き私設の團體が主催者となりて、通行者を指揮する場合の如き、孰れも嚴密なる意味に於て之を交通整理と云ふことは困難である。

所謂交通整理とは、何處までも法律上の権限あるものが、交通の安全を保持し、其の危険を防止するの目的を以て、爲す所の處分でなければならぬ。而して交通の整理に依りて、支配を受くべき者は、無論道路を通行する一般公衆であるから、それが徒歩であると、馬に乗つて行くと、自動車や運轉して行くと、將又電車を運轉して行くとを問はない。之が所謂交通整理の觀念であるが、交通整理の觀念は、更に其の

意味を擴めて行くならば、獨り道路上に於ける交通整理を指稱するのみならず、水上の交通整理と云ふこともあり得る。又現在の如く飛行機・飛行船等の發達を見るに及びては、更に空中に於ける是等機關の運行を、圓滑ならしむるが爲、空中に於ても交通整理があり得る。されば廣く之を觀察するときは、總てのものに交通整理が、あり得るのであつて、即ち交通整理と云ふことは、恰も吾人の身體に於ける血液が、何等の障害なくして、體內を運行して居るやうに各種の交通機關が一の場所より他の場所に移轉する際に、其の交通機關をして、別に何等の障害なく運行せしむるに、必要なる作用を云ふのである。

今歐米都市に於ける交通の整理の實況を説くにあたりては、主として道路の交通整理に關する事項に限定したのであるが、尙多少道路以外の交通整理に付ても其の大體を説明し、歐米に於ては如何にして交通の整理を行ひつゝあるか、又日本では將來如何なる方法に依りて、交通整理を行はなければならぬか、且日本と歐米とは交通整理の上に於て、如何なる相違があるかと云ふことを、説明して置きたいと思ふ。

二

吾々の交通關係が非常に單純であつて、單に人々が人肩馬背に依りて荷物を輸送する、又は徒歩で道路を歩いて居るやうな時代に於ては、さまで道路の交通を整理して行くの必要は無かつた。併し今日の如く社會萬般の事情が進みて、道路を利用する機關が發達すると共に、物資なり人なりの移轉が、一層甚しくなるに及んでは、道路の設備が、交通の實際に應ずること能はざるが爲、全力を交通整理に注ぎ、之に

依りて僅かながらも其の調和を保持しなければならぬ必要がある。即ち最近に於て交通量が急激の増加を爲したるにも拘はらず、其の設備が依然として不完全であると云ふことが、一層交通整理を、盛ならしむるに至つた原因である。而して歐米の都市に於ける交通の整理は、其の施設が極めて統一的であつて、且合理的であるが、我國のものは必ずしも、さうは行つて居ない、先づ巡査は歩行者に對し左側通行を勵行する、或は歩道を歩くことを命令する。又電車の旗振は、交叉點に於て電車の進退を指揮して居るが、一般公衆に對して、之に服従せしむるの權能を有しては居ない。又交通道德會なる私設の團體は、何等の強制力を有せずして勝手に道路上に立ちて、左側通行を叫んで居る。誠に此の如き紛然雜然たる道路の交通整理と云ふことは、恐らくは我國特有のものであつて、歐米には他に多く其の例を見ない。歐米に在りては、道路上に於ける交通整理は、非常に嚴重に行はれて居つて、一度交通整理を誤れば、恰度汽車のポイントが、ポイントの運用を誤つたと同じく、必ずや重大なる交通事故を生じ、甚しきに至りては、多數の死傷者を生ずるに至るのである。されば交通者の方に於ても、道路を通行する場合に於ては、非常に注意を拂ふと同時に、交通の整理を爲す者に於ても、非常の注意を以て、其の事に當つて居る。

三

然れども交通整理に依りて、交通の安全を保持し得るは、自ら限度のあることで、結局は更に設備を改善して、可成交通整理を行はずして、交通の安全を期し得るやうな方法を講ずることが緊要である。道路の如きも、其の交通の整理を期する上から云へば、左側通行を爲さしむるのが宜しいが、必ず先づ其の前に、重

要なる街路には、必ず歩道と車道との區別を設け、歩行者は歩道を歩いて、車道を歩かないやうにする必要がある。又街路に於ける軌道の事故が非常に多いので、十分に市街の交通整理をやることの必要があるが、其の前に交通の頻繁なる箇所は、之を地下式に改めるとか、高架式にする必要がある。我國の地方道路では自動車と電車、又は汽車との衝突事故が、年々増加して來るやうであるが、汽車又は電車の如き高速度の交通機關と、道路との交叉點の如きは、勉めて之を避けて行くやうに其の設備を改めなければならぬ。一方設備の改良に依りて、交通事故を減少すると同時に、又交通整理に依りて之を無くして行くやうに工夫しなければならぬ。恰度私が丁抹に旅行して、種々の事項を調査した所が、其の當時丁抹では、鐵道踏切の撤廢に關する國民的大運動が起つて居たのである。元々私が歐米を旅行して、非常に感じたことは、是等の國々では、人の生命を非常に大切に居るのであつて、何人も生命の貴重なることを社會的に意識して居る。さればあらゆる災害で、設備を以て防止し得るものは、之を防止して行かうと云ふことに力を致して居る。一度災害を生ずれば、其の災害を再びしないやうに工夫する。現に伯林市中を流れて居るシュンブレーの運河には、殆ど二丁置きに救命艇が置いてある。さうして其の附近の街路には、此處から何メートル先に、救命艇が備へてあると云ふことゝ、溺者の應急手當の方法とを書き出してある。又瑞西のゼネバ湖にも、各所に救命艇が備付けてある。ナイヤガラ瀑布を見ても、瀑布の上流には、各箇所三十メートル位の麻繩が備付けてあつて、河に陥り込んだ者があると、急流であるから生命が危ないので、直に此の麻繩を投げてやれと云ふことが揭示してある。又米國では總て自動車の通行する道路には、其の側に水溜があると、必ず其の箇所には駒止を設けて、自動車が誤て此の方向に突進しても、水

溜りの中に落ちないやうにしてある。此の如く人が死んだとか、怪我をしたとか云ふ事故が発生すると、此の種の災害を排除することに關しては、國民的の注意が甚だよく行届いて居る。此の意味に於て、丁抹でも恰度一九二一年の七月初に、二人の子供が首府のコッペンハーゲン市の郊外道路の踏切で、汽車の爲に轢き殺された。此の悲惨な出来事に對して、鐵道當事者と民衆との間に争を生じ、是は子供の責任である。否是は鐵道當事者の責任であると、互に云ひ争つて居たが、其の際一般民衆は、大に憤慨して、兎に角過失の責任が、何れに在るにした所で、鐵道踏切の爲に、二人の子供が生命を失つたことは事實であるから、道路と鐵道との平面交叉は、之を廢止して貰ひたいと云ふので、踏切撤廢運動と云ふことを起したのである。此の當時交通の整理と云ふことも、要するに交通の設備を改善した上のことであると云ふことが、盛に丁抹では唱導せられて居た、私は此の點は極めて徹底した意見であると考へて居る。

四

諸歐米各都市に於ける交通整理の實況であるが、英國では道路上の交通整理は、倫敦でも其の他の都市でも、交通巡査が全權を持つて居る。殊に倫敦の道路は、其の幅員が狭小であるに加へて、自動車の如き高速重量の交通機關が普及したので、僅に交通整理を勵行することに依りて、交通の混雜を緩和して居るやうな次第である。倫敦の交通巡査は、腕に赤筋入の腕章を附け、白い手袋を持つた右手を上げ下しすることに依りて、人馬諸車が或は止り、或は進むと云ふ風になつて居る。英吉利は日本と同じく、總ての道路は左側通行をやつて居るが、其の交通の整理が巡査の片腕の上げ下しに依りて行はれるので、腕は法律で

ある "Arms in Law" と云ふ法諺さへ出来て居る。私は倫敦で「赤ン坊陛下」と題する繪畫を見た。其の繪畫の場面は、倫敦のチャーリング・クロス停車場前の廣場で、其の所を一人の赤ン坊が、片手に風車を持ち、手に花籠を持つた乳母に引かれて通つて居る。此の廣場は倫敦の中心地で、交通が極めて頻繁であるが、此の赤ン坊の一行に對して、巡査は片手を舉げて、交通を整理して居る。其の爲に纖弱い乳母に連れられた赤ン坊が、手に壞れ易い物を持つて歩いて、自由に安全に通行し得らるゝ有様が、宛然陛下が歩いて居らるゝ際のやうであるとの意味を、示して居るのであつて、謂はゞ交通巡査の交通整理の、如何にも良く出来て居ることを、賞揚した繪畫である。然るに近時頃に自動車が、普及發達したる爲、道路の交通整理が極めて困難になつたので、最早今日では道路の幅員を、擴張しなければ、完全に道路を交通して行くことは、出来ないと云ふことになつた。

五

一般公衆が停車場で、切符を買ふ場合に於ても、其の混雜の整理は、矢張り民衆自身がやつて居る。我國でもよく切符を求めんが爲に、停車場で行列をして居ると、狡猾な者が居つて、途中から入り込むことがあるが、倫敦でも、伊太利人や亞米利加人の中には、随分不法な者が居つて、時々其の行列の途中に、入り込むことがある。其の際群衆の中から「順序を守れ」"Keep order" と云ふ聲が掛かる。やうすると其の横着者もコン／＼逃げて行つて、民衆の力で順序がよく保持される。又倫敦では市内の中心地は、道路が狭いので、地表電車は無いが、地下鐵道は縦横に敷設してある。而して其の車内の取締は、非

常に嚴重を極めたものであつて、日本のやうに微温的ではない。痰を吐くことを禁止し、之を犯した者は二十圓の罰金に處する。又車内の警報器を濫用することを禁止し、之を犯した者は、百圓の罰金に處すと規定してゐるので、何人も之に違反しないやうにする。車室内の定員も嚴重に守られて居る。之は地下鐵道のみならず、電車内でも乗合自動車内でも同様であつて、二人だけの定員が餘つて居る所へ、一人でも餘分に乗込むと、全く侵略者同様の取扱ひをして、一寸も敬意を拂はぬのみならず、定員超過の人が下車しなければ、車掌は決して發車の信號をしない。何分間でも其の人が下車する迄は待つて居る。そこで其の間に方々を見廻して、自分が一番後に這入つたと思ふ人は、體裁が悪いので、ノコノコ自分で降りて、次の車が来るまで待つて居る。満員の車が来ると、それには乗らうとしないで、人が能く辛抱して、次の車の来るまで待つと云ふことは、其の次に相當な空車が来ることを豫想して居るからである。車から降りたり、車に飛乗りをしたりすることは、中々八ヶ間敷いのである。併し此の如く嚴重な所は、可なり嚴重であるが、又寛大な所は非常に寛大である。例へば我國では、車掌臺や運轉手臺などには、乗つてはならぬと定めてゐるけれども、車掌臺には必ず人が乗る。運轉手臺には一般民衆が乗ると、八ヶ間敷く云ふが、巡查ならば平氣で乗せる。巡查は只で乗つた上に規則に違反し運轉手臺に乗つて平氣で居る。さう云ふやうなことは向ふには一寸もない。向ふでは如何にやかましく云つても、逆も防げぬやうなことは初めから公然と許して居つて、運轉手臺にも車掌臺にも、立席が設けてゐる。又日本では國有鐵道でも、京濱間の電車の如きは、車室の中に「喫煙は御遠慮下され度」と云ふ微温的な掲示が出て居るが、押の強い客は平氣で煙草を喫ひで居る。向ふでは普通の電車では、一般に喫煙を禁じて居るが、それと同時に喫

煙は亦人の自然的慣習であるから、絶対に之を禁止することは、困難であると云ふので、車室の外では自由喫煙をさせる。乗合自動車でも、二階へ上れば自由に煙草が喫める。又特に喫煙電車を出して居るやうな所もある。さう云ふやうな風に、一方に嚴重にやる所は、大に嚴重にやるけれども、嚴重にやつても、實際に防ぎきれぬことがある場合には、十分寛大にして合理的に個人の自由を許すやうな設備をして居るので、寛嚴宜しきを得て、其の間の調和が極めてうまく出来て居る。又電車の乗客に苦情があるやうな場合には、それが直に大きな苦情になる。例へば車内には、定員外に人を乗せてはならぬと云ふことを勵行する結果、定員外に人を乗せなければ、運搬が出来ぬやうなことがあると、忽ち乗客から車輛不足の苦情が出て、一體監督官廳は交通緩和に對して如何な考を持つて居るかとの苦情が出る。そこで監督官廳では直に専門家をして、其の調査を爲さしめ、若し設備が不完全である、不十分であると云ふことが分れば監督の權限に依りて、ドシ／＼と特許を受けた者に命令して、之が救濟方法を講ぜしむる。一九二〇年の春倫敦で、交通機關の不足に對する輿論が起つた際に、英國議會の下院に於ては、直に倫敦市内の交通緩和に關する委員會を設けて、如何にせば現在の交通機關を、交通の實際に適合するやうに整備して行くことが出来るかと云ふことを攻究し、約三箇月の後、市内の地下鐵道、電車及乗合自動車等に、値上げを許すと共に、其の設備を完成せしむることとして、ドン／＼不平の種を無くして行く。而して値上げを許された會社では、値上げを爲すと共に、車内に乗客より得たる賃金は、何の爲に使用せらるゝかと云ふこととの内譯を書き出して居る。電車一臺が何萬圓、運轉用の電氣動力が、一日一臺幾許、運轉手及車掌の手当が幾許、差引當會社の所得幾許として、値上の理由に關して、一般乗客の了解を求め、倫敦では道路

の幅員が狭小なるが上に、架空線を設けるときは、他の交通機關に妨害を與ふるが故に、現在は電車のポールを廢止して、サードレールを使用して居る。何でも設備を完全にして、一般の不便は成る可く之を除いて行く。さうして更に交通整理の方法に依りて、之を補充して行つて居る。日本では設備を不完全にして置いて、其の上にも不馴な交通整理に依りて、之を補充して行かうと云ふので、非常な不便利がある。電車でも満員鈴成りの電車が澤山あると、あの會社は景氣が良いと感心して居る。まるで一般の眼から見ると、非常な矛盾があるやうに思はれる。

六

佛蘭西では矢張り交通巡查が、交通の整理をやつて居るが、佛蘭西人は餘程日本人に似た所があつて、之を英國人に比すれば、秩序の觀念が缺乏して居るので、巴里市内の交通の如き、多少亂雜に流れて居る。又地下鐵道に於ても、車輛は満員の上に更に人を入れ込む爲、席の取合に肘鐵砲を食はせるやうなこともある。併し我東京市の電车程に込み合つては居ない。私は伯林に滞在中、瑞西生れの女教師の日本漫遊記を讀んだが、其の中に「日本の帝都たる東京は、新に發達した都市のやうな感と與へる所で、電車の如き設備が極めて不完全であつて、朝夕は乗客車外に溢れ、宛然蜜蜂が巢にぶら下つて居るやうである」と述べて居る。現に東京では南へ行く人も、北へ行く人も、運轉系統などには頓着しないで、目の前に來る電車に乗つて、それから自分の行きたい方への乗換切符を、要求することが出来るので、何れの車輛も込み合ふのである。外國では多く乗換制度を執つて居らぬ結果として、巴里でも、倫敦でも、乗客は必要な箇

所迄歩いて行つて、乗換を要しないやうな運轉系統を選んで乗るが爲、各車の乗客數の按配が、程良く行はれ、非常に便利なやうである。隨て歐羅巴では電車の經營者が、一番意を用ゐることは、如何なる運轉系統を設定すべきかと云ふ點に在る。若し運轉系統が不完全であるならば、乗換制度を採らぬ結果は、市民に對し二重にも三重にも、賃金を支拂ふことを強制する結果になるから、市民の之に對する要求は、可なり熱心のやうである。巴里の如きは、電車や地下鐵道の乗客が非常に多いのであるけれども、其の設備との關係は尙且東京よりは餘程良いやうである。

七

獨逸の伯林でも、道路の交通整理は、矢張り交通巡查がやつて居るが、獨逸人は非常に秩序を重んずる國民であるから、戦後今日の社會状態に於ても、尙交通の整理は完全に行はれ、電車、地下鐵道の乗客の如きも、定員を超過することはない。此の點は巴里とは、非常に相違があるやうに見える。

又米國の紐育や華盛頓を見ると、交通整理其の他が、稍亂雜の感がある。是等の地方でも主として巡查が交通の整理をやつて居るが、どうも歐羅巴のやうに上手に行かぬやうである。紐育では、高架鐵道及地下鐵道が主なる交通機關であつて、地表電車の如きは、市街の四つ角に於て、自動車の來るのを待たなければならぬから、其の運轉が極めて緩慢である。從て紐育で用事を達するには、電車に乗るよりは、寧ろ徒歩で行つた方が早い位で、電車に乗つて居る人は、如何なる人であるかと云へば、急ぐ必要のない者が、新聞を讀みながら乗つて行く。又夏期には蒸し暑い地下鐵道よりも、涼して地表電車に乗らうと云ふ

ことになつて居るらしい。紐育の地上地下の電車の設備の不完全なことは、恐らく日本の電車と雖も、三舎を避くる位である。何故に電車が其の設備に於て、此の如く不十分であるかと云へば、これは矢張り政争が其の因を爲して居る。紐育市では、電車の賃金の決定は、市長が市會と相談することになつて居る。紐育市ではハイランと云ふ市長が、一九二一年の十二月で其の任期が盡きたので、ブルックリンの市長カーンと、紐育の市長の椅子を争つたのである。時恰も紐育市内の電車が、五錢の賃金を七錢に値上げすることを、要求して居たので、ハイランは自分が市長をやる間は、決して七錢案に同意しない何處までも五錢で行くのだと云つて、之がハイランのプログラムであつた。それで労働者等はハイランが市長に再選せらるれば、電車の値上げをしないので、矢張り五錢 (Five Cents) だと云ふので、之も人氣の一原因となつて、ハイランは多數市民から信任を受け、敵手のカーンを破りて、再び紐育の市長になつた。迷惑なのは電車經營者であつて、一方従業員は賃金を上げなければならぬし、車輛の修繕をしなければならぬのであるが、他方物價に不相當なる低廉の賃金でやつて居る爲に、支出多くして収入少く、爲に市内の電車並に地下鐵道の設備は、非常に不完全なるものとなつて居るのである。而して地表の電車の如きは、自動車交通の繁劇を加ふると共に、追々之を撤廢して貰はなければならぬと云ふことが、紐育市民の聲となりつゝ、ある現狀である。

八

歐米都市の交通整理の現狀を述べれば、大體以上の如くであるが、翻て我國の交通整理の狀況を見る

に、總て未だ不完全の域を脱せぬ感がある。殊に一般民衆に秩序の觀念が乏しいので、動もすれば傍若無人の振舞を爲して、得意で居る者もある。併も交通巡查が交通整理の全權を持たないで、或は交通道徳會であるとか、又は電車の旗振であるとかが、交通整理の仕事に干與して居るのであるが、須らく是等は其の統一を計畫して、或は寧ろ巡查に交通整理の權限の全部を與へて、電車の道路上に於ける運轉に關しても、之を指圖することを得しむるか。或は道路の踏切箇所に於ては、電車の旗振をして一般車輛に對しても、交通の整理を爲すことを得る權能を持つことにするか、其の何れかに變へて行かなければならぬことと思ふ。我國では電車に對し、飛降や飛乗を爲すことが、勝手次第のやうになつて居るが、之は大に取締らなければならぬことと思ふ。由來我國の現狀の如く、電車のみが都市の唯一の交通機關であつて、併も今日の如き不完全の状態でありながら、都市の交通は電車の改良に依りて、或程度迄之を解決すると云ふやうな景氣附けを、やつて居る所もないではないが、實際問題としては、追々それが不可能の狀況に向つて來ることを、立證するに至つた現況に在りては、地下鐵道等の計畫を進めて、都市交通の困難を救済しなければならぬと思ふ。又一面に於て、自動車の交通を豫想せずして、計畫した我國の道路に、速力の早い自動車が入つて來て、更に其の上に歐米各國に多くの例を見ない牛車、馬車及手車等があつて、之が秩序なく道路を交通して居るので、市街交通の困難は誠に名狀し難いやうになつて來て居る。私が日本を出發する前、東京市内の電車の救助網を、撤廢することに就ての利害が、問題になつたことがあつたが、それも議論が區々で、一致しなかつたのであつた。それから諸外國を旅行した際に見た所に依れば、歐羅巴大陸は勿論のこと、亞米利加でも極めて邊僻な土地を除くの外は、電車に救助網を附けたのは無いので

ある。我國では東京市内に運轉する新式ボギー車に、試験的に救助網を撤廢して見たのであるが、今日までの経過では不幸にして成績が悪し。それは種々の原因もあらうが、日本人位車輛の通行する道路の中央を歩んで居る者はない。上野山下の大道路の寫真を見ても分かる、澤山の人が道路の中央を歩いて居るのであつて、此の如き現象は、歐米の何處の都會に行つても、殆ど見ない所である。我國交通整理の状況が此の如くなるに、殊に東京市内の交通が今日の如く繁劇を加へて來た以上は、根本的に之を改正するにあらずんば、都市生活上容易ならぬ事態を發生するの虞があるのであつて、之に比すれば電車の救助網の撤廢問題などは抑も末節に屬することである。

九

私は歐米都市の交通整理の實狀から考へて、我國の各都市が茲に根本的の調査を遂げ、交通機關の働きを分配することが必要であると思ふ。其の意味に於て先づ高架若は地下の高速電車の敷設を考へなければならぬ。更に運河を普及せしめて、水運を利用することを考へなければならぬ。又都市の内外を連絡する重要道路には、可成電車の敷設を避けて、自由に自動車を運轉し得るやうにすることを、考へなければならぬ。而して道路には出来るだけ、歩道と車道との區別を設けて、人馬諸車の交通を整理すると同時に、道路上の電柱を整理しなければならぬ。現在では歩道を設けると、歩道上を商品の堆積所に使用し、又は車輛の置場に使用するやうなことをして居るが、將來は一切止めてしまはなければならぬ。而して交通の頻繁な道路には、道路標識を設けた方が宜しい。亞米利加では道路の路面に、一定の標識を設け、其の標識の

ある場所だけしか、横切らせない。これも交通の繁閑に依りて、朝夕横斷箇所を區分して居るのもある。此の如き各種の設備が十分になつて、初めて交通道徳を高唱し得るのであつて、是等の設備が完全でないのに、徒に道徳呼はりをした所で、其の結果は知るべきのみである。殊に電車の設備に就ては、我國では一層工夫を爲すの必要があると思ふ。電車は我國現在に於ける都市交通機關の主要なものであるから、之を十分完全なものにして、行かなければならぬ。例へば電車の乗換制度の如き利弊相伴ふものに付ては、能く市内交通の實況に照して、相當之が存廢に關する調査を爲し、宜しきに依りて之を決行すべきである。又車輛の運轉其他電車の經營方法は、専ら公益を主として、一般の便利を増進することに力を致し、尙當該官廳に於ても、軌道事業の監督を勵行して、一層其の效用を發揮するやうに、力むる必要があらうと思ふ。

要するに都市の交通整理は、其の設備を完全ならしむることが第一である。其の設備が完全になるまでは、之を補ふに交通整理の方法に依ることが必要である。勿論其の設備を完全にした後に於て、更に交通整理の方法に依りて、之を助長して行くことを得たならば、これ程結構なることはない。尙吾々に於ても、是等の諸點に於て、一般民衆の協力に依り、我國交通整理の上に一大刷新を加へたい希望を有して居るのであるが、今は只其の概要を説くに止めて置くのである。