



倫敦の交通概観

幹事 内務事務官 武井群嗣

左の一編は、昨秋倫敦の客舎に在つて記した「倫敦見たまゝ」の一節である。今之を本誌に寄せるに就ては、聊か躊躇する所が有つたけれども、昨今新に起稿するだけの餘暇を有たぬので、若干補遺の上其の儘載せて貰ふことにした。

茲に交通とは、勿論思想の交通や物の交通をも廣く包含して謂ふのでは無い。今統計表を見ると、鐵道で運ぶ人の數が一年ザット三億六千八百萬人、地下鐵道で運ぶ數が六億九千萬人、電車が十億六千六百萬乗合自動車が十億三千九百萬、合計三十一億六千三百萬人と云ふ數が一年間に大倫敦で動いて居ることになる。此の人の交通と交通機關の狀況とを述べやうとするのが本稿の目的である。がそれにしても此の方面の知識と經驗とを有たぬ私にとつては、非常に六つかしい問題である。

二

鐵道に就ては特に言ふ事も無い。廣軌で車體も大きく(大抵の場合には二等を缺く)頻繁に發着する、倫敦には十五の大鐵道發着驛が有り、そして之は皆地下鐵道に接續してゐる。尙大倫敦には約七百哩の旅客線と六百以上の旅客驛とが有ると云はれてゐる、而して此の鐵道は總て會社の經營に屬し、其の重なるもの九會社を數へる。

因に右九會社が一九二二年に於て運搬した乗客の數を合算すれば、

一二等

一五六七五〇六七人

三等

七〇七七六〇一九一人

で之に一年有効の定期券を六百人として計算すれば、

定期券

四二八、一〇一、八〇〇人となり

總計

一、一五一、五三七、〇五八人となる。

勿論此の數は直ちに倫敦の交通量を示すもので無く、又英國內の交通量を示すものでも無いが倫敦に起點驛を有する九會社の成績表なる點に於て、若干の參考資料となることと思ふ。

三

地下鐵道は未だ日本に無い筈、等しく地下鐵道と云ふても、それに二種ある。一は土地を掘り割つて、其處に鐵道を敷設したもので、之を“District”と云ひ、之は淺い地下を通り又地上に出で、走る。他の一は所謂“Tube”と稱せられるもので、あの大きなテムズ河の底の下を通る爲めに地下五十呎位の處に、土龍のやうに穴を掘り、之に鐵管を嵌め、その中に軌條を敷設したものである。

倫敦の地下には此の二つの鐵道が錯綜して居る譯であるが、大抵はチューブのやうである。地上の切符賣場と地下のプラットフォームとの間は昇降機で昇降するのと、エスカレーターに依るのと階段を上下するのがあるが、急ぐ連中はエスカレーターの段々を走りながら昇降する、一のチューブ内には一列車のみ通り得る單線であるから、常に二本のチューブが併行してゐることとなる。プラットフォームに出ると生温い風が稍々強く吹いて來る、チューブの中を通風するのである。動力は無論電氣であるが、速力は非常に速いから、急ぐ場合には最も便利である。賃金は均一で無い區間に

依つて定められてある。切符は人が賣つて居るのもあるし、自働器に賣らせてゐるのもある。乗降場には澤山の廣告が所狭き迄に貼られてある。地下だから氣持が悪からうなどの心配は毛頭無い。トンネルの中を電車が走るだけのことだもの。車内には運轉系統圖が極めて解り易く描いてあるから、初めて乗つても失敗する心配は無い。

地下鐵道の經營者は凡て私設會社で、五つの會社が、各社個々の資本組織に於て合同の事業經營をなし、又倫敦ゼネラル自動車會社と結合して、地上地下、市内郊外の連絡交通を營んでゐる。地下鐵道の全長約二百哩で、一九二三年度に於ける乗客數實に四億八千九百九十五萬人であるが、内チューブの全長約百二十哩、驛の數百十七車の數千五百十二、乗客數二億五百五十四萬人と數へられてゐる。(此の統計には疑の存する點があるが、兎も角、其の儘之を記して置く)

路面交通の行き詰れる倫敦に於ては、是非共地下鐵道の利用に俟たねばならぬので、近時地下線の乗客は急激の増加を爲し、従つて其の重要な停車場例へば、ピカデリー・サーカス、トテナムコート・ロード、カムデンタウン等の停車場は、最も時間を節約し得るように、改築又は擴張の必要を見、目下最新式の設計に依る工事中である。東京の雜沓を緩和するには、結局、速かに地下鐵道を敷設するより外に方法は有るまいと、地下線を利用する度に、その感を深くする。

四

大倫敦には都營の電車が倫敦市の境界から四方八方に縦横に走つてゐる。

茲に倫敦市と云ふのは he city of London を指すので、今英蘭銀行の在る所の面積約一哩四方の町である。市は古來一の自治體を成し獨立の警察權を有つてゐる。所謂倫敦市長は、この市長である。次に倫敦都と云ふのは Administrative County of London のことで、直譯すれば、倫敦行政縣、又は州、だらうけれども、それでは何となく我等の觀念に入り難いやうな氣がするので假に都と呼ぶことにする。之が我々の常にロンドンと呼ぶ都會の大部分で、面積百十六方哩餘、人口約四百五十萬、行政上二十七區に分れ、それに前記の倫敦市及ウエストミンスター市を加へて、合計二十九の區を包含して居る。都は都會(London County Council)に依て支配される行政上の一區域で、都會は議長、副議長、議長代理、參事會員及議員より成り、區に區長、參事會員及議員を置く。都の行政はテームス河の水運に關する事項を除く外、總ての權限に及び、區は一般に地方的性質を有する事務を遂行する。最後に大倫敦(Greater London)と呼ぶのは、前記の二都市及其の隣接町村を包含し、大體チャーリング・クロッスを中心とする半徑十五哩の圏内に含まるゝ部分で、換言すれば、大體倫敦都警察權の及ぶ範圍を指し、面積約七百平方哩、人口約七百五十萬を算へる地域である。

車體は何れも二階建、稀に二階の無いのもあるが、それは倫敦最古の電車である(であるが、二階でも大の男が立つて居るのに十分である。架空線は場末の町か郊外に出なければ見られない。東京電車の運轉系統を示す番號札は、我等には餘り役立たなかつたが、倫敦では寧ろ番號札の方が大切である。賃金は均一制で無く、一片より八片迄に分れ、乗換券は出さない。車掌は常に一人、切符は乗つ

た時買ふが降りる時車掌は之を回収しない。

此の電車は元私營であつたのを、一八七〇年の電車法に依て買収したので、其の延長約百六十哩、一九二二年四月より三年三月に至る一年間の乗客數七億三千三百八十二萬人。此の外近郊には區營又は私營の電車が延長約二百八哩ほどあるが、近き將來に於て悉く都營に移される豫定であると云ふ。尚都營電車運轉成績を見るに、

運轉總哩	六五、三八一、三六七哩
一哩一臺平均乗客	一一、五人
一哩一臺平均運轉費	一八、五三片
一臺一日運轉距離	一二一、五〇哩
同 時間	一三、五時
一時間平均速度	九、三〇哩
電車總數	二、〇〇〇臺
一日平均運轉車數	一、五〇〇臺
經費總額	四、五九七、三三〇磅
運轉其他による總收入	五、二七五、二八三磅
純收入	六七七、九五三磅

此の一年間の成績表によれば六十七萬餘磅の利益を擧げてゐるけれども、買收建設費等の既支出

額が千五百六十一萬磅餘あるので、此の減債金、其他道路の維持改良等の爲めに支出する額を差引く時は、年約八萬八千磅餘の不足となる勘定である。

會計年度が終つて決算が濟むと、電車の中に其の要領を揭示して、市民に報告する。曰く、倫敦都營電車は、其の建設の爲めに約千六百六十萬磅を投じたが、その内七百七十萬磅は既に之を償却した。而して電車の維持經營費は、毎年生ずる運轉其他に因る收入を以て之に充てるのであるが、昨年は尙其の收入中より四十萬磅を割いて、之を建設費償却に充當することが出来たと。各車内に其の要領を揭示して、電車の經營狀態が今如何に在るか、を市民に了解せしむる所は、よい思ひ付だと思ふ。茲に於てこそ、市民の電車が實現するのであらう、其の後又揭示して曰く、倫敦電車は、他の諸車も使用する延長百六十哩の道路の占用料又は維持費として、年十三萬六千磅を支出すると、又曰く、倫敦電車は、街路改良の資に充つる爲め、八十萬九千磅を支出せりと。芝居や活動、乃至は流行品の廣告のみを扱ふより、此の方がどれ程意義が有るか、わかるまい。

五

電車と競争の形で乗合自動車がある。(一八九九年迄は乗合馬車であつた、バスと通稱するやつで、倫敦ゼネラル會社の經營する所、之も二階付であるが、電車と違つて二階には屋根も窓も無いから雨の降る時は困る。二階にも二人掛の席が十四五あるから、可なり大きい、其の他の點は電車によく似てゐる。降る時には、矢張り切符を渡さぬのだから、乗客がうそを云ふても判るまいと思ふが、併

し人は皆虚言を吐かぬものとの前提の下に立つのか、それとも、少し位の不正乗客の爲めに受くる消極的損失よりも、それを取締る爲めに車掌を増員する方の積極的損失が多い爲めか、何れだかは分らない、車掌は常に二階を上下して切符を發行したり、運轉手に合圖したりする。停留場は、必ず停まる所と、客の要求が有れば停まる所とに分けてある。乗客は任意にチンクの紐を牽いて車を停めてよい。倫敦では電車よりもバスの方が都合がよい、客の乗降の濟み次第、隨意に前方の車を乗り越して進み得るから。

倫敦には此のバスが數限り無く動いてゐる。所が面白いことは、此のゼネラル會社のバスと同じ型で、運轉系統から行先、賃金まで、すべて同一にして、飽く迄之と紛はしくして、ゼネラルのバスに交つて動いてゐる個人經營のもの、或は會社組織のものが四五十もあることで、之を通稱もぐり (Private) のバスと呼んでゐるが、別に營業權侵害の問題も起らぬらしい。何れ一つの會社では、到底多數のお客を運び切れぬのだから、バスが多くなるのは結局市民の便利となるから、構はぬと云ふ譯なのだらうか。東京あたりでも、圓太郎ばかりいぢめないで、多くの人々が度量を大きくして、そして速かに交通機關を發達せしむるやうにしたものである。

バスの賃金は土曜日曜を除き、毎日午前十時から午後四時まで割引する。之は電車が此の時間内は、勤め人などが殆んど乗らぬので、三區一片全線二片と割引する爲めに、之との競争で、同様に割引するのである。労働者の爲めの割引は別に定めてある。尙汽車でも市内及近郊を走るものには、同様の割引があつて、片道買つても、往復を買つても、同額などと云ふ奇現象を呈することもある。

バスの運轉する範圍はチャールディングクロツスより半径三十哩の圏内に及び、更に日曜には、市中の運轉臺數及回數を減らす代りに、郊外遠くまで運轉を延長する。一九二三年三月末の調べによれば、過去一年間の乗客數實に十億三千九百九十三萬人。自動車の數約四千臺で毎日平均三千四百五〇臺を運轉し、バスの通行し得る距離約八百哩。約八千人の車掌の取扱ふ一年の切符は無慮十二億に達し、其の配給検査及處理は、すべて機械で行はれると云ふ。バスは倫敦に於ける最も重要な交通機關である。

電車とバスとの外にタキシーが澤山あるが、之は一九〇七年以來馬車に代つて行はるゝに至つたのである。距離と時間とに應じて賃金を支拂ふことは何れの國とも異るところが無い、此の外馬車もある。然し人を運ぶ馬車よりも、物を運ぶ馬車の方が多い。大きな馬、殊に四足の極めて太く逞ましい馬が雑沓の間を悠悠々々と走る姿は偉感である。尙自轉車も未だ相當に多く見られる。

六

是等の車馬が朝から晩迄、街路を往來して居るのだから、其の賑かさは、一通りでは無い。今其の一例として、一九二三年六月十日の交通調査に依れば、午前八時から午後八時迄の十二時間に、

種 類	場 所	
	ハイドパーク・コ ーナー	トラファルガー・ スクェア
自 乗 合	七、六五二	八、九七四
其 他	三七、九二七	二六、三五〇
		ピカデリー・サ ーカス
		七、八八九
		二六、六三八

車	計	
	馬車	自動車
馬車	三、八九六	二、六七七
自轉車	五、八五四	三、四八六
自動自轉車	三六〇	一九三
手押	三五〇	三五九
合計	五六、〇三九	四二、〇四二
		四一、二七〇

と云ふ交通量を示してゐる。而して自動車と馬車との百分比率を見れば自動車九一・四乃至九三〇に對し馬車七〇乃至八六の割合となる。尙英蘭銀行前の交叉點に於ては一時間に三千臺の車が通り、更に其の地下に在るバンク停車場をば、一日に六百列車以上往復する地下鐵道で、人を運んで居ると云ふ。従つて此處には、又地下道もあつて、地上を通る外に、此の地下道を通つて向ふ側に出られる。若し此の邊を縦横に切斷したならば、地中は蟻の巢どころの騒ぎでは無い程澤山の道があるのであらう。試してみると、結局人間共が蟻の眞似をしてゐることになるのであらう。

今年(一九二四年)は特に大英帝國博覽會が人氣を呼んで、地方から出て來る者も多く、一日に二十五萬餘人も入場すると云ふ騒ぎであるから、倫敦の雜沓は逆も名狀すべからざるものがある。街路は餘り廣からず、而かも屈曲常ならず。加ふるに人は波打ち、車馬は織るが如くに往來する。此の間に立つて交通整理に従事してゐる巡査には敬意を表すると共に親しみを感ずる。殊更に體格の大き

な男がヘルメットを冠つただけで、外に何物も持つことなく街路に立ち、顔には何等神經過敏らしい所も見せず、顎紐を唇の下に引かけて、少し上を向いたやうな恰好で、悠々と左右の手を上下して居る、手を舉げれば、澤山の乗馬がピタリと停まり、人が街路を横切る。手を下す。車が走り、人が停まる。實に美事なものだ。而かも少しも周章せず、チヨコ／＼走りもせず、聲一つ立てず。その間にも道を尋ねる人があれば、丁寧な者は無いとは世界の定評だと云ふが、實際倫敦の巡査ほど、落着いて居て、而かも機敏で、親切丁寧な者は無いとは世界の定評だと云ふが、實際倫敦の巡査には感心する。

巡査の交通整理は極めて巧であり、且市民もよく交通道德を守つてお互に自制するから、倫敦に於ける交通事故は、他の外國都市に於けるよりも、尠少だと云はれる。然しそれでも、最近に至つて、漸次増加の傾向を示し、特に自家用自動車運轉手の泥酔に因る事故が益々増加するので、之に對しては免許取消の外に體刑をも科する方針だと云ふ。今一九二二年に於ける交通事故を表示すれば左の通りである。

原 因	區 域	
	結 果	倫 敦 市 倫 敦 都 大 倫 敦
馬 車	死	二
	傷	一七七
		二、四二二
		二、五九九
乘 合	死	三
		六〇
		六三

死傷者總計	合計		其他		自轉車		電車		自動車
	傷	死	傷	死	傷	死	傷	死	傷
七八四	七七五	九	四〇九	四	一〇八	!	一〇	!	七一
一六、二二二	二五、五四七	六七五	一三、〇五三	五〇一	五、九八七	二二二	二、四九四	三五	一、五九一
一七、〇〇六	一六、三三二	六八四	一三、四六二	五〇五	六、〇九五	/ 二二二	二、五〇四	三五	一、六六一

七

車馬其他路面交通機關發達の根柢となる道路に就ては、從來幾多の學者官吏技術家其他の旅行者に依て紹介報道されてゐるし、且之を述べれば際限が無くなると思ふので、茲には僅か數語を費すに留めたい。倫敦の市政報告一九二一年度によれば、其の街路延長約二千二百餘哩で、此の街路は各區之を管理し、其の維持費三百三十二萬磅内約二百萬磅を改修費に、約百萬磅を掃除費に充てゝる。

る。而して橋梁隧道及ヴィクトリヤ堤防^{Victoria Embankment}其の他の河岸歩道は倫敦都之を管理し其の維持費約二百六十萬磅と云ふ數を示してゐる。其の昔羅馬道路^{Roman Road}に源を發し世界中で最も道普請の好きな、そして立派に築造されてゐた英國の道路も、大戦中改修を怠つた、ために其の美觀を損したるものも尠くない。そこで戦後失業者救済と併せて、近來盛んに道路改修工事を進め、恰も此の頃の東京市に於けるが如き狀況を呈してゐる所も見受けらる。

道路改良に先立つものは資金であるが、英國では一九〇九年道路改良基金の設置を見、一九一〇年の財政法に依て徵收することとなつた自動車用ガソリン税及自動車登録税の收入を基金として蓄積し、之を道路改良の爲めに支出することにした。然し歐洲戦争の勃發の爲め、此の蓄積は停止されたのみならず、現に蓄積してあつた基金も悉く之を戦費に轉用された。之れ實に事情已むを得ざるに出でたのであるが、大戦以來道路の經濟的使命が一層重要視されると共に、一面失業者を救済する必要上、最近に至り政府は道路改良事業を行ふこととなり、一九二〇年道路改良法案可決され、之に基いて再び道路改良基金を設くるに至つた。而して地方公共團體の道路改良計畫に對し此の基金より補助する割合は、先づ重要な道路に等級を設け、一等の道路橋梁には二分の一、二等には四分の一を交付する定めである。道路改良基金に就ては既に、地方行政誌上に佐上氏の詳しく述べられたのを讀んだ記憶が在るから、私が更に之を繰返す必要は有るまい。道あれども道路無き我が國、而かも資金の缺乏せる我が國に於ては、須らく斯かる結構な方法を採用して、速かに道路の改良を完成すべきであらう。

八

所謂場末の町が電車自動車其の他の交通機關の發達と相俟つて、一帶に住宅地域となり此處に住む者が逐年著しく増加することは、何れの都市に於ても同様であるが、倫敦に於ては、其の傾向特に甚しく、數年前の調査によれば、チャーリング・クロスから

半徑十哩の圏内に住む者

約五百萬人

同二十哩の圏内に住む者

約六百五十萬人

同三十五哩の圏内に

約七百萬人

同四十哩の圏内に

約七百五十萬人

と云ふ數を示し、即ち半徑二十哩の圏内に於て全英蘭人口の六分の一に當る人が住んでゐる計算だと云ふ。

此の異常なる都市の膨脹は其の原因固より種々あるけれども、兎に角交通機關の發達と相因果して茲に至れるもので、若し之を有るが儘に放任せんか、其の結果は必ずや現代の科學と技術とを以てしては、到底其の交通量の激増を緩和し、交通事故を防止することが出來ぬ迄に立到るであらう。英國政府は深く茲に鑑みる所有り、新に倫敦交通法 (London Traffic Act) を制定した。此の法律は本年(一九二四年)十月一日より實施されたのであるが、倫敦の交通取締に付、街路の管理及營業用車輛の取締に關する廣き權限を交通大臣 (Minister of Transport) に附與すること及び此の權限を行使するに付、大臣

を補佐し且之に助言する委員會(Advisory committee)を設けることを規定してゐる。而して本法中最も重要な事項の一は街路の管理に關する規定中各種公企業の工事に因り街路の通行を阻止する場合を少くする爲倫敦交通地域内(チャーリングクロスから半徑二十五哩乃至三十哩の圈内を指す)の地方道路當局は半年毎に道路工事豫定表を交通省に提出し且之を瓦斯水道電氣等の企業者に通知することとし特別の場合を除くの外此の豫定せる道路工事に伴ふに非ざれば道路を掘り返すことを得ずと定めた事で此の規定は我が東京市などに於て大に參考すべき事項だと信ずる。尙營業用車輛の取締に付ては路幅の狭き街路又は雜沓甚しき街路に於ける自動車の制限又は禁止を命じ得ることを規定した。因に委員會は十二名の委員を以て組織され交通省内務省倫敦都及市並其の警察區等關係行政廳より選出したる者を常任とし別に臨時委員として事項に依り交通労働者又は交通企業者を代表する者を参加せしむることとしてゐる。

倫敦の交通に就ては尙記すべきことが數多くあるが以上を以て一と先づ筆を擱き餘は他日を期することとする。

◇ ×
× ◇