

ント瓦斯タール一〇パーセントより成れるものを用ひ、又木材防腐會社の製作品で瓦斯タールの秘密混合液で特許を得たるものを用ふる。

然れども鋪木材防腐の技術は未だ其の道程の極點に達せずして尙大いに改善の餘地存するものと謂はねばならぬ、譬へば真空壓入法は注入法と均しく、其の鋪木が甚だ薄か

らざれば防腐液を楯心まで浸入せしむることが出来ないのを視ても分る通りである。然し鋪木材の全部を完全に浸潤し従て、腐蝕を完全に免れしむることは、偉大なる利益を齎すを輕視してはいけぬ。晩近工事改良會社は本主要問題の研究に着手し、本件に關し有益なる實地試験を施行したり。

交通整理上より見たる街路並道路の構成

ウキリアム・フエルプス・エノー著

警視廳保安部交通課長 藤岡長敏 譯

おことわり

本文は私が警視廳内の雜誌『自警』に本年の一月號から續譯連載して居りますエノー氏の著書「交通整理の科學」(The Science of Highway Traffic Regulation) 中の一節であります。

東京に於きましては目下街路計畫の改造を行つてゐる最中でありますから、此の際専門家の御批判を仰いで他山の石として頂くことが出来れば、幸之にすぎたものはないと考へまして、拙譯を願す敢て貴重なる紙面を汚した次第でございます。

第一款 公道及其の主要なる構成部分

定義——『公道』(Highway) とは一般交通の用に供せられたる街路並道路を謂ふ。『街路』(Street) とは都市に於ける公道を謂ひ、『道路』(Road) とは村落に於ける公道を云ふ。街路は通常建築線に依つて境せられ、道路は私有地に依つて界せられる。街路並道路の大部分は交通整理に就いて何等の研究も爲されなかつた時代に作られたものであるから、將來に對する洞察があれば、當然擴げられてゐなければならなかつた程度よりも、遙に幅員が狭いのである。完全な公道としての幅員に關しては、可成議論が多い様である。私は本款に於て公道の三の主要なる構成部分即ち車道、歩道及横斷歩道に就いて論じてみようと思ふ。

第一項 車道 (Roadway)

定義——『車道』(Roadway) とは車馬の通行に供せられたる公道の部分を謂ふ。

本項は單に幅員と断面との考察を爲すに止めやう田舎道に於ける車道の幅員は、二十呎あれば十分であるが少くとも十八呎以下では宜しくない。二十呎以上であることは、通過車輛線が三列以上であること企圖する場合の外、望むべき事柄ではあるまい。通過車輛線を三列とする爲には、車道の幅員を二十六呎とするのが適當であらう。之を四列にしようとするれば、最少限度三十二呎最大限度四十呎を必要とする。

車輛の全幅八呎以上のものを使用することを禁ずるのは恐らく遲きに失してゐる嫌がある。之を七呎とすれば更に經濟的であつたに違ひない。殊に都市に於ては猶更然うである。

將來都市又は村落に於て新設せらるべき公道の車道幅員は、最も狭いものに於ても四列の通過車輛線を收容し得る廣さを有つてゐなければならぬ。

車道の幅員を論ずるには

八呎を進行中の車輛一輛分に當て

七呎を直列駐車 (Rank) してゐるものに

十三呎乃至十五呎を車道の中央に併列駐車 (Park) し

てゐるものに

十二呎乃至十四呎を縁石 (Curb) に接して併列駐車し

てゐるものに

十八呎を複線電車軌道に

九呎半を單線電車軌道に當てるものとする。

右の數字を確定して置けば、如何なる交通を新設車道に

收容しやうとするかと云ふことに依つて、其の必要なる幅

員を決定することが出来るのである。併列駐車を許さうと

する場所に於ては、出來得ればこの標準より多少の餘裕を

見て置く方が好い。

車道を中高にすることに就て

車道は水はけが良くつて滯らない様にする爲に必要な限

度に於て中高になつて居れば十分である。小溝は人が跨ぎ

越えることが出来る位の廣さに止めて置かねばならない。

特殊な箇所と雖も他の部分より著しく大きくする理由は毫
も無いのである。

現今一般に行はれてゐる鋪裝は、街路の中央に於ては平
面に近いが、小溝に近づくに従つて益々傾斜の度が著くな
つてゐるから、横江の危険率を増大して宜しくない。此の
點は巴里の或部分の街路に於て特に甚しい。それが爲路面
が滑り易くなつてゐる時は、車道の端を通行することは非
常に危険である。

紐育に於ては此の傾向が正反對であつて、傾斜が足りな
い爲車道に水溜の出来る箇所が少くない。倫敦に於ては傾
斜は少いが鋪裝をするに當つて、非常な注意が拂はれてゐ
るから、水溜が出来る様なことは極稀である。

街路の中央から小溝に至るまでを、曲線的に傾斜せしめ
るよりは直線的に傾斜せしめる方が好い。勿論二線の交會
する所に脊が出来るが、極めて輕微であるから簡單に之を
補正することが出来る。

倫敦に於ては中央に馬車の駐車を設けた廣い街路の或

るものには、縦に六呎位の幅員で僅な沈下を作り、之を下
水道に連絡したものがあつた。

車道の中央に下水道と連絡のある溝を作り、それに金屬
製の格子の蓋をして置けば、徐雪の際その格子を取はずし
て、雪をシャベルで掻き込むことが出来るから、大變役に
立つ。此の設計に依れば路上の水を、縁石側から車道の中
央に導く様にすれば好いのであつて、縁石側に小溝を作る
必要がなくなる。

従來技術者達は路床の断面に關しては、あまり注意を拂
つて居なかつた様である。特に都市及村落の郊外の道路に
對しては、益々その感を深くする。聊でも車道に屈曲があ
る箇所では、水を屈曲の内側へのみはかせる様に斜面をつ
けねばならぬ。屈曲が甚しければ益々外側を高くして置
かねばならぬのである。車道の断面の傾斜を如何なる程
度と爲すべきかと云ふ計算は、非常に多くの要件を考慮に
入れなければならぬから、甚複雑ではあるが考へ得られ
る凡ての要件を計算に入れ、その上經驗より得たる常識

をも加味せねばならぬ。屈曲部に於て車道の外側を高くす
る主たる目的は、遠心力を平衡せしめる爲である。斯うす
れば安全率を増加し、車輛の損耗の度を軽減することが出
來るのである。勿論對抗すべき遠心力の強さは、車輛の速度
に比例する。従つて車輛の損耗の度も速度に比例するので
あるから、之に對して見積が少なすぎても宜しくないが、
然し傾斜が餘り多すぎると徐行する車輛にとつては、却て
安全でなくなり損耗も軽減せられないと云ふ結果に陥ると
云ふことを相當注意せねばならない。一時間約十七哩半が
平坦な車道に於ける普通の平均速度であると認められる。
然し乍ら傾斜のある箇所には、その傾斜の程度に従つ
て漸次で消失點まで速度を低下しなければならぬ。十七
哩半の速度と云ふのは次の如き假定に基くのである。即ち
一時間の速度二十哩は普通の自動車に適した速度であり、
貨物自動車等特に重い車輛にとつては、一時間十五哩が適
當な速度であるから、その中間を採つて十七哩半としたの
である。

第二項 歩道 (Sidewalk)

定義——『歩道』(Sidewalk)とは歩行者の通行に供せられたる公道又は公園の一部を謂ふ。

概括的に云へば歩道と車道との幅員の割合は一と二とが適當である。然し乍ら先づ車道に幾何の車馬の交通量を收容すべきかを考へ、前項に掲げた數字に依つて車道の幅員を決定すべきである。

第三項 横斷歩道 (Crosswalk)

定義——『横斷歩道』(Crosswalk)とは歩行者の横斷の爲明示的に若くは想像的に區域せられたる、車道の部分を謂ふ。横斷歩道は幅四吋の塗線を以て示し、その中央を二等分する線を描き、且つ矢じるしで方向を表はして置くべきである。

塗料を以て横斷歩道を表示する仕方は、最も混雜する地域から著手し漸次他に及す様にした方が好い。之に要する

重なる費用は、最初の表示を爲すときにある。若し塗換へが屢々行はれても、線の維持に要する費用は極輕少で、すむのである。品質の優良な白色塗料を用ひると、勿論その上を通行する交通の量にも依るが、相當長い間耐え得るものである。

塗料を施すには豫め鋪裝を乾燥せしめ、堅い刷毛で掃き清めてからにしなければ駄目である。木の鋪裝である箇所は豫め十分シエラックを引いて置く方が好い。

硝子化された煉瓦を以て横斷歩道を作れば、乾燥した最も完全なものが出来るが、横斷歩道と鋪裝とが異つた材料を用ひるときは、接合點で損傷が生じ易く従つて維持費が嵩んで来る。

横斷歩道の幅は、歩道が特に狭い場合を除いては、歩道の幅と同じ廣さであることを要しないし、又それ以上廣くつても好くない。

歩道は大抵縁石側に於ては街燈、街路樹及消火栓に依り制限せられ、建築線側に於ては建築物の出つ張りに依つて幅

員が制限せられてゐる。横斷歩道は歩道の實用路面即ち街燈、街路樹等を除いた部分よりも廣い必要がないのみならず、それと同等の廣さをも實際上必要としない。何となれば歩道では歩行する人のみならず、靜止してゐる者にも使用せられるのであるが、横斷歩道に於ては何人と雖必要もないのに立止ることを許されないからである。横斷歩道の位置は通常、四の街角に接して描かれた圓の切線に該當する場所が最も良いとせられてゐる。斯うすれば歩行者が横斷する場合に、數呎迂廻しなければならぬが已むを得ない。此の位置は如何なる點から云つても、最も安全であり且車馬の右折左折に最も妨とならない場所である。若し横斷歩道が前述の如く交叉點から離されない場合には、少くとも街角に於ける縁石の先端又は能ふ限り之に近い位置まで、離されてゐなければならぬ。

現在に於ける車道及歩道の大部分は、交通整理に關して注意を拂はれなかつた時代に作られたのであるから、街路樹、街燈、消火栓及暗渠が往々横斷歩道と縁石との接續點

に存在してゐる。

街路樹の植えられてある場所で、他に移植することの出ない場合は、地面を鐵格子で蔽ひ泥を直接踏まない様にして置かねばならぬ。

横斷歩道はなるべく車道と直角にすべきである。そうすれば横斷するのに最短距離を通ることとなり、危険を少くし且、車馬の交通に妨害を與へることも、少くすることが出来る。

此提案は大部分實行容易な事柄である。然し横斷歩道の正確なる位置の決定に關しては、考慮せねばならぬ要件が澤山あるから、經驗に富んだ人に委して置くことが肝要である。

第二款 安全地帶及其の他の制限地帶

第一項 安全地帶 (Safety Zone)

定義——『安全地帶』(Safety Zone)とは軌道に據るものを除き一般車馬の通行を禁じたる車道の部分を謂ふ。

安全地帯は安全島 (Safety Island) 又は避難島 (Refuge Island) と稱せられることもある。之は二の目的を有してゐるのであつて、歩行者に對し混雜してゐる車道を横斷するに際し安全なる立止り場所を給し、歩道の混雜を緩和すると共に、交通を分割し以て車輛の秩序を保持せしめることが即ち之である。

安全地帯はヨーロッパに於ては少くとも半世紀以前から使用せられ、相當効果を擧げて來たのであつて、其の數は漸次増加してゐる。南米に於ても亦廣く採用せられて來た。之を採用することに最も後れたのは、北米合衆國殊に紐育である。その理由は此の國の人は自分が第一着に經驗したことでない^{フイフスズベテ}と尊重しないと云ふ癖に依るのである。第五街四十二丁目から四十四丁目の間に於ては、安全地帯を撤去すべきではなく、此の廣路に於ては却つて各交叉點に之を設置すべきである。

永續的の安全地帯は通常車道を歩道の高さに地上げをし作るのであるが、塗料で描いた限界線 (Limit Line) に標

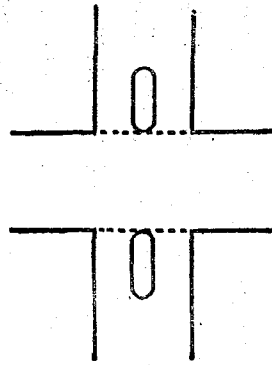
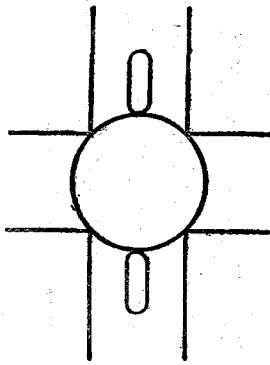
識 (Sign) 緩衝器 (Bumper) 及夜間に於ては燈火等を設備して、立派に安全地帯の目的を達することが出来る場合も少くない。

安全地帯を設置するには、第一にその幅を如何にすべきかを決定せねばならぬ。その長さは普通十五呎乃至三十呎を適當とする。最も良い形は兩端が橢圓形になつてゐる平行四邊形である。巴里の安全地帯は兩端が圓形になつてゐるが倫敦のは橢圓形になつてゐる。橢圓形の方が好いと云ふ理由は車馬が之に衝突しても逃れ易いと云ふ點に在る。

最近までは安全地帯の一端が、交叉道路の縁石と一直線の位置に設けられてゐたが、これは交叉點に於て曲る車馬に對する餘地を狭めて直しくない。故に街角に内接する圓に其一端が接する様に設置すべきである。斯うすれば曲る餘地の全面を使用し得る状態に置くことが出来るのである。

安全地帯は車道の中央一列に設置するのが普通であるが、特に廣い道路例へば巴里のシャンゼリゼーの如きものには、以前二列に安全地帯が設けられてゐた。しかし二列

中央の二は自動車の通路とし外側の二は馬車その他緩速度の車馬の通路に充てた。この外安全地帯の利益は、乗合自動車の停車場とする便宜があると云ふことである。



に之を設置すると三分せられた真中の車道に於ける車馬は、その方向に依つて區分せられないと云ふ結果になるから、如何なる場合と雖も望ましくはない。

一九一三年七月に

此の二列の安全地帯の間隔を廣くし、その中間にもう一列の安全地帯を設置して車道を四分した。中

安全地帯は又コロンプス・サークル及巴里のロン・ポアンに於ける永久的計畫の如く、圓形廣場を通過する交通を二分する爲設置せられることがある。之を三分する爲設置せられた實例は、ブラス・ヅ・レトアールである。

安全地帯は街路交叉點に於て、不規則な形に残された空地を利用して設置せられる場合が非常に多いが斯る場合に於ても、歩行者にとつて大なる價值があるのみならず、交通整理上非常に効果が多い。

第二項 其の他の制限地帯

定義——其の他の制限地帯(Other Restricted Zone)とは車道に於ける一種、又は數種の交通を除外したる部分を謂ふ。

歩行者のみの使用を目的とする安全地帯の外に、歩行者が立入ることの出来ない制限地帯がある。又軌道に據るものを除いては、歩行者も一般車馬も立入ることの出来ない制限地帯がある。

第二款 交通の運行を圓滑ならしむ

る街路の小變更

第一項 街角剪除

最近まで歩道の隅は一定の原理に基かずして、その角を丸くするのが普通であつた。自動車と云ふものが出来るまでは、丸くするのに小さい半經を用ひてゐた。當時はまだ交通の速度が鈍く、其の量も現今程多くはなかつた。馬車であれば小さく曲ることが出来るから、街角剪除などの問題は起らなかつたのである。

小半經で剪除してあれば、自動車は縁石に接近して街路を曲ることが出来なくなり、已むを得ず街路の中央へ出て行かねばならないから、貴重な路面を冗贅する結果となり且交通の圓滑を害するに至るのである。

如何なる場合と雖縁石と建築線との平行を破ることなく且歩道を狭めない程度に於ける、最も大なる半經を適當とする。換言すれば二街路の建築線の交會點より縁石に下し

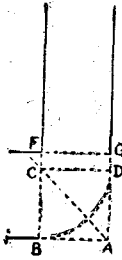
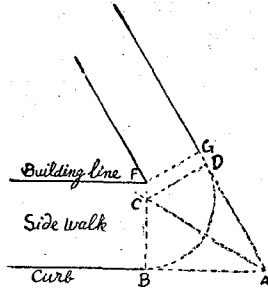
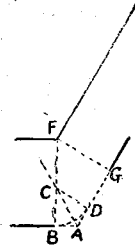
た垂線と、縁石との交る點に達するまでは曲線にすべきではないのである。

近來市の技術者の或る者は前述の可使的最大限度に依ると云ふ科學的原理に基かずして、若干呎の半經と云ふが如き目分量に依る街角剪除方法を用ひてゐる。

適當な半經に依つて剪除せられた交叉點に於て、四の街角に接して描かれる圓が或る場合にはコロンブス・サークルの如き大圓形廣場を形成し、その中心に中心地帯 (Center zone) を設け之を旋廻して交通を行はしめることが出来る様な場所も生じる。斯る場所に於て初めて斷續式整理法 (Block System) を廢し循環式整理法 (Rotary System) を以て之に替へることが出来るのである。上述の如き街角剪除法に依れば、第五街の各交叉點に於ける内接圓の直經は七十五呎乃至百呎若くはそれ以上となるであらう。

左圖は街角構成法を示したものである。道路が直角に交る場合に於ける半經は狭い方の歩道の幅に等しく、銳角に交るときはそれより大に、鈍角に交るときはそれより小に

なる。



問題

適當なる半徑を見出す

こと

答案

建築線の交會點Fより
縁石線に垂線を下し縁

石線と交る點をB、G

とし縁石線の延の交る

點をAとす。

BAG角の二等分線と

垂線FBとの交る點を

Cとすれば、Cを中心

としCBを半徑として

描きたる弧BDが求む

る所の剪除すべき曲線

である。

第二項 縁石線に對する改造

交通整理が必要となる以前に作られたものに就いては致し方がないが、今後道路を新設若は擴築するとき、又は道路集合點の位置を變へるときは必ず、専門家の意見に従つて之を爲すべきである。

數年前ブロード・ウエーが二十五丁目から三十三丁目まで擴築せられたことがあつたが、その時には沿道の建物所有者は飾窓等の突出物を撤去し、地下室の線を後退せしめる様強制せられた。然し電車軌道と縁石との間に、特別の車輛線を收容する爲には擴築が不十分であつた爲、歩道及土地所有者は無益に地面を奪はれたのみであつて、車馬の交通上から見て何等得る所はなかつたのである。之を兩側に於て各一呎六吋宛、歩道から取つてゐたならば全ての犧牲を十分償ひ得たであらう。何となれば兩側に各一車線を增加することが出来れば、その利益は之に要する凡ての犧牲を償ふのに價するからである。如何にすれば經濟的に改

造することが出来るかと云ふことの説明を添へて、その方法を一九〇九年發行の『街路に於ける交通整理』(Traffic Regulation)に發表して置いた。若し之に従つたならば斯る過失に陥ることがなかつたであらうと思はれる。

一九一三年コロンブス・サークルの鋪裝が仕替へられたとき、再他の誤が繰り返へされた。この時も『街路に於ける交通整理』に記載してある提案及押圖に従つたならば、優秀な結果を收め得たのであらう。此の場所に於ては縁石線にも變更を加へ、且安全地帯は圓形廣場に沿つて車道を分割する様に造るべきであつた。

猶又マック・アルビン・ホテルが未だ建築に取りかゝらな以前に、他の重大な過失が行はれた。此の過失は早晚ホテルにアーケードを作り、歩道をその下に移さねばならぬ様になるであらうと云ふ事實より見て、更に重大なものであつたと云はざるを得ない。ホテルの設計圖が作られてゐる時、當局は三十三丁目から三十四丁目までの間の建築線を一直線にしなければならぬと云ふ切なる勸告を受けてゐ

たのである。此の勸告に従つて置けば事は頗る簡單であつたのであつて、實際上沿道の經濟價値を増加すると同時に、交通問題をも解決し得たであらう。

將來に於て斯る誤りが再び繰返へされぬ様注意しなければならぬ。特に前に述べたものに劣らない程、重要な解決を待つ難關が此の外に澤山存在してゐるのであるから警戒を要する。

前述の『街路に於ける交通整理』の中に第五街とブロード・ウエーとをマヂソン廣場で結合せしめることに對する案を發表して置いたが、現在では今一度此の問題を研究し直して見る必要がある。圓形若は其の他の形の中央障程 (Centralized Objection) を環る循環交通 (Rotary Traffic) を設定し、車馬に對し駐車之餘地を作る様に整理することは強ち不可能な事柄ではあるまい。次の問題を科學的に解決すれば、その附近の經濟價値を高めると同時に、交通の整理を單純化することが出来るに違ひない。

ブロード・ウエーと第六街及第七街との交叉點問題セン

トラル・パーク・ウエストの問題、其の他のものに關する改造案が決定せられるまでには、必ず専門家の研究を経ねばならぬ。

改造の機會が生じた時に、交通問題に關する識見を備へた人の、進歩した意見を聽かなかつた爲、悔を残した都市は獨り紐育のみではないのである。

一九〇九年頃巴里のローヤル街に於けるカフェ・ド・ランが壊されたことがあつたが、斯る時こそ新しい建築線を後退せしめ、ブールバールに入る道路を擴げ瓶の首の様になつてゐた状態を改善するのに、得難い機會であつたのである。交通問題に關する智識が非常な價値を發揮し得る機會は將來決して少くないにきまつてゐる。

電車軌道の位置

軌道が街角を曲るときは必要已むを得ない程度以上に、街角に接近することを防ぐ爲、出来るだけ街角は剪除しなければならぬ。實際電車と縁石との間隔は、一直線の場

合に於ても街角を曲る場合に於ても、同様に大きい方が好いのである。

電車會社は通常自分自身の利益以外には、何等考慮を拂はずに軌道を敷設することを許されてゐる。容易に街角を曲ることが出来れば、車輪にもレールにも損耗を來すことが少い。之が會社側の軌道位置決定の要件となつてゐる様である。然しこれは電車會社にとつては利益であらうが、一般交通上の見地からすれば頗る宜しくないのである。

凡て軌道の敷設並變更は、過失に對して十分責任を負ふ可き市の技術者の認許を得て行ふのが至當である。

其の他同様な過誤

ブラザに於けるストラウス噴水のある場所は、客待をする車に貸しても年々數千弗になるところである。このことが十分評價尊重せられれば、噴水は他に移轉すべきであると思ふ。將來斯る過誤は専門家の意見を聽くことに依つて防ぐことが出来るであらう。

第四款 交通の運行を圓滑ならしむる街路の大變更

第二項 歩道をアーケードとすることを包含する路床の擴張

既設道路を擴張するには本節第一款第一項「車道」を参照し、實際上出來得る限り車道の幅員算定に關する原理に従ふべきである。猶又第一款第二項の「歩道」をも参照し、車道の幅員を擴張するときには歩道に關しても相當考慮を拂はねばならぬ。

既設街路の中にはその交通上の要求に對して、餘りに狭きに失するものが少ない。斯る街路に於てはこの要求を満す様、その幅員を擴張する必要がある之を行ふには二の方法があるのであつて、第一の方法は片側又は兩側に於ける建物を後退せしめることであり、第二の方法は片側又は兩側の建物をアーケードにすることである。建物であまり高價なものでないときは當然第一の方法を採るべく、建物が

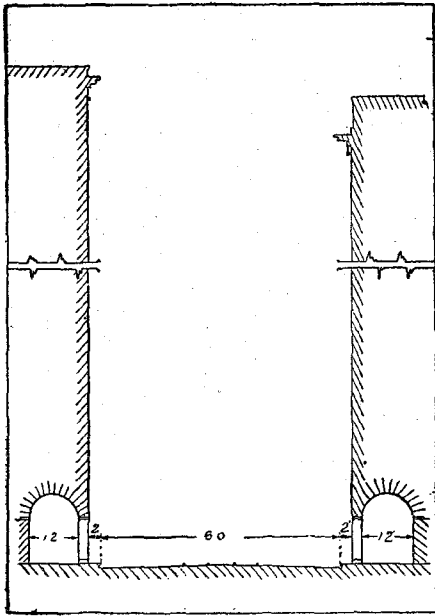
非常に高價なものであつて且その目的に適してゐるときは、第一の方法は無暗に經費が嵩むばかりであるから、片側又は兩側をアーケードにする第二の方法に依るべきである。アーケード法を用ふるに當つては、建物の突出物の外側に車輛の扉を開ける餘裕を存する爲、少くとも二呎の間隔を残して、置かねばならぬと云ふことに注意せねばならぬ。

一例として紐育東五十九丁目の街路を如何にすべきかと云ふ問題を考究してみやう。此の街路は幅員が六十呎である。沿道の建物の多くは非常に高價なものであつて、之を全部取壊し又は後退せしめることは不可能である。故に片側又は兩側をアーケードにするより外に方法がないのである。兩側をアーケードにするとすれば車道の幅員として五十六呎取ることが出来る (56' + 12' + 12' = 80')。片側をアーケードにするとすれば車道の幅員を四十八呎とし、歩道の幅員を十呎とすることが出来る (48' + 10' + 22' = 80')。

復線電車軌道の兩側に各二列の車輛線を收容し得る餘裕

を存する必要がある車道の幅員が四十八呎あれば、辛じて之は可能となるが、車道の幅員を五十呎とすることが出来れば更に好い。十呎の歩道も亦十分であるとは謂へないのである。

東五十九丁目の交通は益々増加して来る點より見て、兩側を同時にアーケードにする方が片側をアーケードにすることよりも賢明な策であらう。且兩側をアーケードにすれ



研 究

ば電車軌道を移動する必要がないから、片側をアーケードにする場合に比較して、補償額もあまり多くを要しないと思はれる。

第二項 新設街路

街路を新設するには技術者事務家及一般公衆の質問を受け、徹底的に觀察考慮した上でなくては決定すべきではない。必ず一般公衆に知らせ何人に對してもその意見を述べらる機會を與へねばならぬ。街路を新設すると云ふことは實に重大な事業であつて、その判断の當否の結果は永久に影響を及すものである。

既設街路を合理的に改造して所要の交通量を收容する方法がないと云ふことが確でないにも拘らず街路を新設しても、それが當を得たものであると云ふことは殆んどない。

第三項 同一地點に於て三以上の街路を交叉せしめない都市計畫

上に掲げる圖面は一單位面積即ち一哩平方を示すもので

あつて、之と同じものに依つて圍繞せられてゐるのである。保留せられてゐる地面は公園、遊戯場、市公舎、病院、オペラ、劇場、學校、教會等に當てられてゐる。

唯對角線的な廣路のみが東西及南北に通し、町名番地を附した街路が東北より西南に、西北より東南に通じてゐるこれが爲畫間は太陽が家屋の兩面を照らすことになるのである。之はワシントンのレンフロント案を改良したものである。之はワシントンのレンフロント案では町名番地を附した街路が正方向に向つて設けられてゐる。

何れの地點に於ても二箇の街路又は廣路が交叉してゐるのみである。之は紐育コロンプス・サークルの如く數箇の街路が一箇所に交通を集中して、渦卷を起すことに依る混雜を防ぐ様になつてゐるのである。

廣路又は主要なる街路は幅員が百二十五呎である。之中二十呎宛を歩道とし三十呎宛を二の車道に宛て、車道間の細長い空地は幅二十五呎であつて、電車遊歩道、乗馬道街路樹等その場所の必要に應ずることの出来る部分とな

つてゐる。中央の細長い地帯には又路面電車或は路下電車若くは地下鐵道を敷設することが出来ることは別圖の示す通りである。

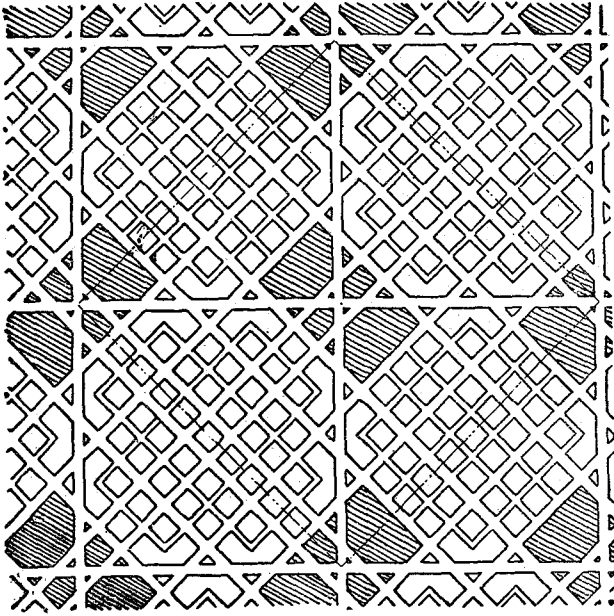
地下鐵道は必要があれば復々線とする様擴張が出来る。若し路面電車、路下電車及地下鐵道を同一街路に敷設しやうと思へば出来ないことはないのである。

狭い方の街路は幅員が七十呎であつて、十五呎宛を歩道に四十呎を車道に當て四車線を收容し、猶ほ中央に駐車場を設ける餘裕が取つてある。

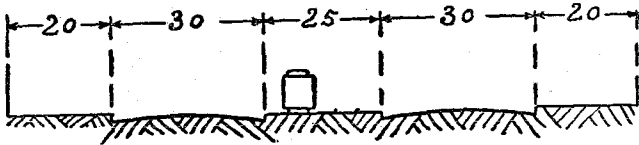
廣い街路に全部電車軌道を敷設すれば、何れの家屋からでも電車に乗るまでに歩かねばならない最大距離が一街廓半となり、市内では何處へ行くにも三回以上の乗換を要しなくなる。

此の圖面と説明とは一九〇九年發行の「街路に於ける交通整理」に於て初めて發表せられたのであるが、米國都市局 (American City Bureau) では之を擴圖して一九一三年紐育公立圖書館の都市計畫展覽會場その他内地南米諸地方

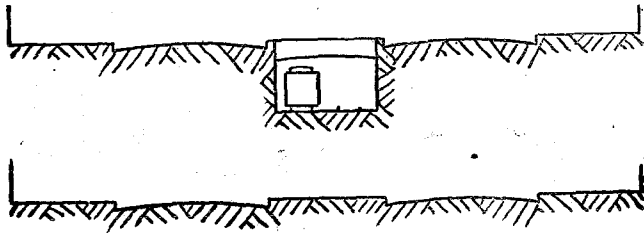
にも陳列した。



研
究



第四項
街廓を切斷して市街鐵道を通ず
る案



街廓を切斷して新しい路線を作り、その頂上を自轉車道とし之に路下路面及高架の三市街鐵道を配する案が、一八九七年に紐育市高速交通委員 (The Rapid Transit Commission of the City of New York) に依つて提唱せられた。

此の案は斯る路線を市の兩側即ち東側のものは第四街の東方を通じ西側のものは第六街の西方を通じ島の端に於て環狀連絡せしめやうとするものである。その當時は路線の新設せらるべき場所には高價な建物が殆んど無く、唯二の下水渠を地下深く移轉する必要があつたのみである。街廓を切斷する細長い地帯は幅員二十五呎を要すると見積られてゐるが、路線は常に地區と地區との丁度中間に通ずると

は限つてゐないし、又路線自體に要するよりも多くの土地を必要とする場合も少くないであらう。然し乍ら之が出来れば附近の經濟價值を増大し、その結果増税が是認められることにもなるであらうから、直接路線に必要である以上の土地を買収しても不合理ではないと思はれる。

路下鐵道の軌道は路面の直ぐ下に位置し、之を墜道とす

る必要はないのであつて、急行列車を通ずるのである。路面には路面鐵道がありその上に高架鐵道がある。路面鐵道は各停車場に一々停車し、高架鐵道は一部の急行列車が運轉せられるのである。均一な速度で運轉せられる此の二の複線は、現在行はれてゐる一の複線では如何にしても出来ない所を爲し遂けることが出来るに違ひない。此の種の路線が市の兩側に設けられると、合計十六線の軌道が出来ゝる勘定となり、現在に於ける路下及高架線全部を合したもののより以上と云へなくとも少くともそれと同じ位の輸送力を有することとなるが、しかもその建設費は一の路下線を新設する費用と大差がないのである。

公衆に與へる利便

この路線に行かうと思へば、東か西かどちらかへ行けば好いのであつて、路下路面高架のいづれかに乗れば任意の所で容易に他に乗換へが出来るのである。

路線の頂上に設けられた自轉車専用道には、一定の間隔

に溜り場所があり、ここでは自轉車に乗つて通ることが禁ぜられてゐる。之に依つて街へ下りやうとする人及街から上つて来て自轉車に乗らうとする人は他の交通に脅かされることはなく、且つ自轉車を預け又は借りるのに利便を得ることになるのである。

此の案は高速交通委員に依つて是認賛成せられた旨報告せられてゐるが、恐らく書類函の底に投込まれたのであらう。今から見れば甚だ價値のある提案であつたが、先見の明か、なかつた爲實行せられずに終つた。

若し此の案が實施せられてその効果を現實に證明し得たならば、今頃はその上更に一街廓宛東と西に増設せられ、合計三十二線の軌道と四線の自轉車道が出来てゐるに違ひないと思ふ。

第五項

ブロードウエー第四及パーク、
アベニウに於ける路下鐵道を營
養線としハイレム河上に中央大
停車場を設置する案

増加する交通量に對應する爲中央大停車場は數年毎に周期的に改造せられて來た。現在の停車場も既にその收容力が不十分となりかけて來たから、今後數年間の内には再び同一のことが繰返されるであらう。

ブロードウエー第四街及パーク・アベニウに於ける路下鐵道を營養線とし、ハイレム河上に一大中央停車場を設置しやうとする案が、一九〇一年に提出せられた。此の案が實現すれば河上に在る中央大停車場に行くには、現在の路下鐵道のどの停車場で切符を買ひ手荷物を預け乗車しても行けるのであつて、中央大停車場では欲する處に従つて何にでも乗換が出来る様になつてゐる。又こゝでは手荷物の集散もするのである。

四十二丁目附近で土地を買収する代りに、ハイレム河上に中央大停車場を移轉すれば、現在の敷地を賣却することに依つて移轉に要する費用を支辯することが出来るであらうし、又移轉しても現在の場所と同様市の交通上に於ける中心となり得る可能性がある。

此の案は終に實現せられるに至らなかつたが、當時に於ては十分傾聽に價するものであつた。

第六項 河の間を縫つて進む螺旋狀

の鐵道

市の東西兩側に於ける擴大な土地に對しては交通の便がないので、人々は遠くアップ・タウンに行つて居住して居り、之等の廣漠たる土地はそこへ行くのに便利が好くなるまでは、何等改善せられることなくその儘になつてゐる。

市の東側と西側とを流れてゐる二の河の間を螺旋狀に路下鐵道——例へはダウン・タウンから始つて河に隣接した街路を北に進み、市を横斷する街路の下を他の河岸に出て河に沿つて約半哩程北に進み再び市を横斷して他側に出て更に約半哩程北に進み、又市を横斷すると云ふ様な過程を、必要な所までつつける路下鐵道——を、設けやうと云ふ議がある。

電線と總て地下に埋沒

面目一新する大東京の復興

東洋のメトロポリス大東京は今復興の階梯を辿つて重く強く勇ましく大體驗を續けてゐる、打沈められた不景氣の中に大東京の心臓は鋭き波打つて新しく生れる都の蔭を見付け休まず歩みを續けてゐるこの新しき姿となつて甦るとき遞信省では、帝都の地盤を一層強く明るくするためアノ林立する電柱——アノ蜘蛛の巢のやうに張り廻らされた殺風景な電信網——それ等一切、がつさいを整理して全部地下に埋沒することに決定したが、先づその最初は丸の内一帯のビルディング街から始めて、漸次バラックからビルディングへ……と各區の街々も區劃整理と共に統一した都大路となるに連れて同じく統一されて行く、やがて新しき大東京が生れ出でた曉は歐米大都市のそのやうにアノ電柱の林立もアノ蜘蛛の巢の電信網も美しき都の冲天から姿を消し、大地の下に文明の利器が活動することであらう。