

にして置かないと、江り出すことが起り易い。最も厄介なのは今申した通り粘土層である、粘土といふものは乾燥すれば收縮して龜裂が出来、そこへ又水が入る、又是が水を

含めば糊のやうになるといふ風に、浸潤の多少に依つて其の性質が非常に變つて來るから、餘程是は扱ひにくいものにして特別の注意を要すると思ふ。

交通整理の設備に就て

警視廳交通課長 藤岡長敏

交通整理の設備に就いてお話を致します前に、一應交通整理の方法の大體を申し述べて置く必要があると存じます。

第一 交通整理の方法

交通整理の目的は、申すまでもなく、交通の混雜を緩和して、其の圓滑と安全とを計ることにあるのであります。

故に苟も此の目的の爲に行はれる總ての方法は之を交通整理の方法であると稱することが出来るに考へます。例へば道路を新設又は擴築して交通の收容力を増大し、道路に改

良を施して交通の能率を増進し若くは必要なる交通機關を設備して、交通の要求に應ずるが如きことも、交通整理の一方法たるを失はないのであります。しかし之等の事項は、土木行政の範圍に屬するとしてありまして、私共の關與しない事柄でありますから、本講習に於きましては、交通警察の見地より見たる交通整理の方法として、交通に一定の制限を加へ之を統制あるものとし、以つて交通の混雜を緩和す

る方法と設備を研究することに致し度いのであります。
 扱て交通を如何に統制すべきかの問題は、個々の箇所
 就いてその交通状態と交通上の要求に應じ、それぞれ最も
 適當なる特殊の方法を考案することに依つて決せらるべき
 であります。個々の場合に關して研究することは、固よ
 り不可能の事柄でありますから、茲ではその最も代表的な
 ものに就いて、説明申し上げることに止めやうと思ひま
 す。

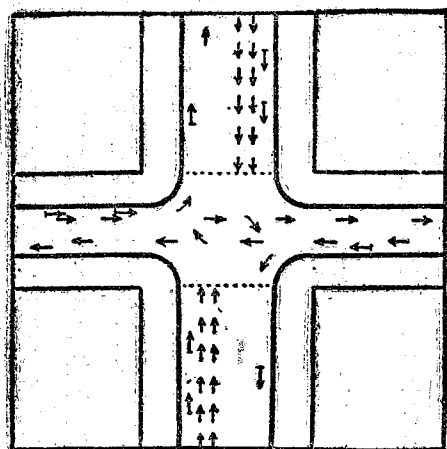
A 交叉點に於ける整理法

道路の交叉點は交通の交錯する地點でありまして、他の
 地點に比して著しく交通の錯雜する箇所であります。加之
 車馬が進行の方向を轉換するものも主として此の場所であ
 り、又歩行者が車道を横斷するこの最も多いのも亦此の
 場所であります。故に交叉點は道路に於て交通の最も混雜
 し易い場所であつて、交通整理上最も重要な箇所であるこ
 謂ふことが出来ると思ひます。而して交叉點に於ける交通

整理の方法として、最も代表的なものであるを考へられる
 のは、(一)循環式整理法、(二)斷續式整理法、(三)斷續式
 整理法と循環式整理法の併用法、(四)右折の禁止の四種
 であります。

一 斷續式整理法 (Block System)

斷續式整理法と申しますのは、道路の交叉點に於て
 互に『進め』『止め』の信號を行ひ、異なる道路の交通



を代る替る
 に透過せし
 める方法
 であります。
 此の整理
 法は、相
 當古くから
 英國に於て
 行はれたも
 のでありま

して、其の後佛蘭西に於て採用せられ、一九二〇年には米國に於ても實施せられ、今では世界各國に於て行はれる様になつたを謂ふことであります。上圖は其の代表的なもの、見取圖であります。

此の整理法は、(一) 實施が比較的簡單であること、(二) 効果が割合に確實であること、(三) 如何なる狭い交叉點に於ても實行し得ること、(四) 歩行者に車道横斷の機會を與へること、等の長所を有して居ります。しかし(一) 交通が間渴的となり従つて道路の能率を減殺すること、(二) 通行者に時間的損失を與へること、(三) 比較的多くの警察官を要すること、(四) 多くの道路の交會する交叉點に於ては實施が甚だ困難であること、等の缺點があるのであります。此の缺點を匡救する爲、(イ) 一齊的信號方法及び(ロ) 進行的信號法が考案せられました。

イ 一齊的信號法 (Synchronized System)

一齊的信號法を謂ふのは、個々の交叉點に於て

行ふ信號を、一つの體系に統一して行ふ斷續式整理方法でありまして、多くは主たる交叉點に於て行ふ信號が電氣裝置に依つて他の交叉點にも一齊に表はれる様に工夫せられてゐるのであります。此の方法に依りますこと、或る程度まで警察官の手を省くことが出來ますが、然し甲の交叉點に於て適切な信號が、必ずしも乙の交叉點に於て同時に適切であるに限りて居りませんのみならず、路面馬車の敷設せられてゐる都市に於て、此の方法を採用致しますこと、電力の頂荷を増大すること云ふ非難がございます。

ロ 進行的信號法 (Progressive System)

進行的信號法を謂ふのは、第一の交叉點に於て『進め』と信號せられて其處を通過した一團の交通が、第二の交叉點に到達する頃、其處の信號が『進め』になり、此處を通過した一團の交通が第三の交叉點に到達する頃、其處の信號がまた『進め』になつて、停止する必要のない様に信號の轉換器を調節して行

ふ斷續式整理法であります。此の方法に依りますと、通行者に時間的損失を與へる様なことは無いが、我が國の様には速度の異つた多くの種類の交通機關が使用せられてゐる所に於ては、實行が不可能であります。

斯くの如く一切的信號法も進行的信號法も、單純の斷續式整理法に於ける缺點の全部を救済し得ないのみならず、それ自體に於て既に一利一害たることを免れないのであります。

二 循環式整理法 (Rotary System)

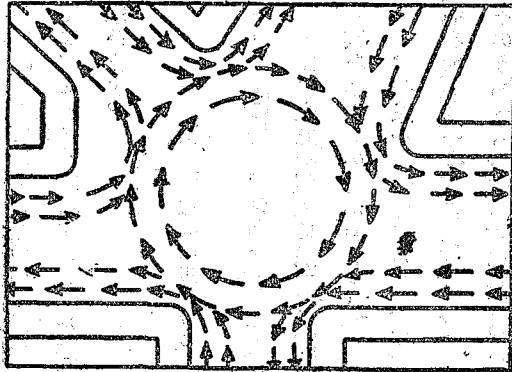
循環式整理法は斷續式整理法の缺點を匡正する爲に考案せられた方法でありまして、左圖に示してあります如く、道路の交叉點の中央に車馬の通行を禁じた一定の空地を設け、此の交叉點を通過しやうとする車馬は、その空地を一定の方向（我が國の如く左側通行の原則を採るゝすれば、時計の針と同じ方向）に環つて、所要の道路に出て行かしめる方法であります。従つて

此の整理法の行はれてゐる交叉點に於ては、一定の方向に循環する交通が間斷なく行はれてゐるのであります。此處を通過する車馬は、適當な時機を選んでその交通の流れに入り、自分の行かうとする道路の所まで来たとき、適宜にその交通の流れから抜け出るのであります。

此の整理法はアメリカの交通整理研究家 W・P・エノー氏の提唱に依つて、一九〇五年紐育のコロンブス・サークルに於て試験的に行はれたのが世界に於ける最初の實施でありまして、一九〇七年には巴里のエトール廣場に於て實施せられ、其の後倫敦及び伯林に於ても、模倣せられる様になつたこと云ふことであります。

此の整理法は前にも申し上げました通り、斷續式整理法の缺點を匡正する爲に考案せられたのであります。て、(一) 交通を停止せしめないから道路の能率を減殺せしめないこと、(二) 通行者に時間的損失を與へる虞

がないこと、(三)一定設備さへして置けば多くの警察官を要せずして整理が行はれること、(四)多数の道路が交會する交叉點に於ても完全に應用し得ること、等



が亂され易いこと、(三)一定の空地を存しなければならぬから相當廣い交叉點に於てでなければ實施が出来ないこと、(四)歩行者の車道横斷に安全な機會を與

の長所を有して居りますが、多少の缺點のあることは免れないのでありまして、(一)實施する爲には相當の設備をしなければならぬこと、(二)電車軌道の敷

設ある箇所に於ては電車の循環交通

へないこと、等が即ち其の缺點であります。

三 斷續式整理法と循環式整理方法との併用方法

循環式整理法を採用致しますと、歩行者に完全な車道横斷の機會を與へないのみならず、消防車の如き急を要する車でありましても、一般の車馬と同様循環交通の流れに入つて、此處を通過しなければならぬから、比較的時間がかかること云ふ不便があります。此の不便を無くする爲に、循環式整理法に斷續式整理法を加味し、一定の信號に依つて交叉點内に於ける車馬の進行、及び新に交叉點に入らうとする車馬の進行を停止せしめ、歩行者の車道横斷又は消防車の通過を、便利にする事が出来ます。

四 右折の禁止 (Elimination of Right Hand Turn)

交叉點に於て車馬が右折しやうとするれば、二つの交通の流れを横切らなければなりません。従つて右折しやうとする車馬自體に於て甚しい困難を感じるに同時に、他の交通を攪亂する虞が少くないのであります。

しかも特定の場所に於ける右折は、常に必ずしも之をしなければならぬのではなくて、多少迂廻するこゝを厭はなければ、容易に目的地に達するこゝが出来るのでありますから、交通の頻繁な交叉點等に於きましては、なるべく右折するこゝを避けさせた方が好いと思ひます。

B 交叉點以外の場所に於ける整理法

同一の路面に於て、雑多な交通が亂雑に行はれてゐるこゝ謂ふこゝは、交通を混雜に陥れ圓滑を害し危険を醸成する最大原因を爲すものであります。故に交通整理上最も緊要な事柄は、交通を單純化するこゝ云ふ事柄であります。而して交通を單純化する爲には種々な方法が考へ得られますが、そのうち最も普通に行はれてゐる方法は、交通をその方向に依つて單純化する方法に、交通をその種類に依つて單純化する方法とであります。交通を方向に依つて單純化して整理を行ふ方法を一方交通式整理法と謂ひ、交通を種

類に依つて單純化して整理を行ふ方法を分路式整理法と稱します。此の兩者を併用致しますれば、交通を更に單純化するこゝが出来るのであります。

一 一方交通式整理法 (One Way Traffic System)

一方交通式整理法と謂ふのは、特定の道路に於ける車馬の交通に關しては、一方向のみの通行を許し、之に對向する方向の車馬の通行を禁止するこゝに依つて行ふ整理法であります。

此の整理法は頗る古くから行はれたものであります。既にボンベイに於て行はれてゐたこゝ考へられる形跡が、發掘せられてゐるようであります。又彼の有名なローマの英雄シーザーが、一方交通に關する命令を發したと謂ふ記録が、残つてゐるようであります。

此の整理法が近代都市に於て行はれたのは、一九〇七年紐育の若干の街路に實施せられたのが最初であつて、一九〇九年には巴里に於て採用せられ、一九一〇年にはベノス・アイレンスに於て行はれ、其の後世界各

國の都市に於ても實施せられるやうになつたのである
と謂ふことであります。

道路の副員が狭いに拘らず車馬の交通の著しく多い
場合、又は一車線の副員しか有しない様な道路等に於
ては、一方交通式整理法を行ふより外に、交通の混
雜を緩和する方法がありません。此の方法は車馬の交
通整理上頗る有効であるのみならず、此の整理法の行
はれてゐる道路に在つては、歩行者が車道を横斷する
のに一方のみを注意すれば好いのでありますから、歩
行者にとつても安全であること謂ふ利益があります。し
かし一方交通式整理法を採用する場合には、附近に平
行道路があつて、此の整理法を實施することに依つ
て、禁止せらるべき方向の車馬の交通を收容し得るこ
とを要件と致します。それでない禁止せられた方向
の車馬に對して、救濟せられない迷惑をかけることにな
ります。

一方交通整理法は、平常の交通整理の方法として採

用せられることは勿論であります。特殊の儀式又は
集會或は劇場の終演時等、同一の場所に向つて同一の
方向より、多數の車馬が一時に集散する様な場合に
は、臨時に又は或る時間を限つて、此の方法を採用す
れば非常に効果が多いと考へます。

二 分路式整理法 (Segregate Traffic System)

分路式整理法と謂ふのは、特定の道路に於ける車馬
の交通に關しては、特定の種類のもの、みを許し、其
他の種類に屬するものは、之を他の道路に依らしむ
ることに依つて行ふ整理法であります。

此の整理法は、吾が國の如く、交通機關の種類の多
い都市に於ては、最も有効であるのでありまして、此
の方法を採用することに依つて、各種の交通機關とし
てそれぞれ特有の機能を十分發揮せしむることが出來
るのであります。現に東京に於きましても、大正八年
九月以來、銀座と其の裏通とに於て此の整理法が行は
れて居ります。此の方法を採用する場合にも、一方式

整理法の場合と同様、附近に平行道路があつて、一方の道路に於て通行することを禁止した種類の交通を、他の道路に收容する様にしなければなりません。

三 兩者の併用方法

一方交通式整理法又は分路式整理法のみを以つてしては、未だ十分その場所に於ける交通を整理し得ない場合があります。斯る場合には此の兩者を併用致しませれば非常に有効であります。例へば甲乙丙丁の四つの街路が平行してゐるに假定致します。しかも各街路にも雑多な交通が頗る繁劇であつて、一方交通式整理法又は分路式整理法を以つてしても、所期の交通整理が出来ないにします。斯くの如き場合には甲及び丙を同一方向の一方交通路とし、乙及び丁を反対方向の一方交通路とし、且つ甲及び丁を自動車の如きもの、通路に致しますれば、整理が頗る有効なるに違ひがありません。私共は大正天皇の御大喪當日に於ける葬場觀參集者の車馬の整理を、此の方法に依つて辛うじて

解決した經驗を有つて居ります。

第二 交通整理に關する施設

A 交通整理上より見たる道路の設計

交通整理を必要に至る原因は、主として道路が交通上の要求を満し得ない點に在るのであります。道路が交通上の要求を満し得なくなるのは、その道路に於ける交通の收容力が、交通の増加に伴つて増加しない爲でありまして、道路に於ける交通の收容力の問題は、畢竟道路の副員の問題に他ならないのであります。故に道路の設計が交通整理に對して最も重要な關係を有するのは、その副員に關してであります。交通整理上常に論議せられてゐる街角剪除の問題、及び廣場の問題の如きものも道路の交叉點又は特殊の場合に於ける部分的の副員を如何にすべきかの問題に外ならないに存じます。

一 副員

道路の副員を決定するに當つて、最も勸要なる事柄

は、豫めその道路は收容すべき車線の數ミ種類ミを決
定するミ云ふことであります。收容すべき車線の數ミ
種類ミが定まりますれば、其の豫定せられたる車線に對
して所要の副員を與へ、車道全體の副員を決定し、然
る後に適當なる副員の歩道を廢し、而して道路全體の
副員を決定すべきであります。然るに往々道路全體の
副員を定め、一定の標準の下に之を歩車道に區分する
ミ謂ふ様な設計方法を採る爲に、莫大なる經費ミ犠牲
ミを拂つて、道路を改築したに拘らず、交通上何等得
るミところがなかつたミ云ふ結果に終つた様な實例は、
決して少くはないのであります。

私共は一車線に豫定すべき副員ミして、次の様な數
字を掲げます。

- 自動車の如きもの 三メートル
- 荷車の如きもの 二メートル
- 縦列駐車 二メートル
- 横列駐車 五メートル

電車軌道の往復線

五メートル

此の數字を確定して置けば、所要の道路の副員を決定す
ることは頗る容易であります。例へば問屋の多い商業街
の道路の副員を決定しなければならぬミ假定致しませ
う。諸種の點を考慮した結果、その道路には左右兩側ミも
自動車一車線、荷車一車線及び縦列駐車一車線を收容しな
ければならぬミ致しますれば、車道の副員ミして(30+30
+30)×2=120、即ち十四メートルを豫定すべきであ
ります。而して之に其の兩側に於て各々全副の六分の一に
相當する歩道を配し、合計二十一メートルが此の道路全體
の副員ミなるのであります。

二 街角

車馬は街角を直線的に曲るミが出来ませんから、
街角は之を剪除して一定の圓味をつけて置かなければ
なりません。車馬の速度が増せば増すだけ、此の圓味
を大きくする必要があります。

三 廣場

廣場を謂ふのは、道路の一部が他の部分より特に交通上の要求が多い場合には、その部分の副員を擴築して、所謂廣場を造る必要があります。例へば多くの道路の交會する場所、ステーションの前、大劇場又はホテルの前などは、廣場の存在を必要とすると思ひます。しかし乍ら、唯單に廣いのみでは却つて交通整理上困る場合がありますから、その場所の性質を狀況を考へ、適當なる設備を施さなければなりません。東京驛の前は、之に關する恰好の實例であるを考へます。

B 交通整理に關する道路上の設備

交通整理に關する道路上の設備としては、種々なものが考案せられ、現に使用せられて居りますが、之等のもの全部に就て申し上げることは不可能でありますから、最も一般的なもの數種を選んで、簡單に説明しようと思ひます。

一 歩車道の別 (Side-Walk and Road-Way)

交通の安全を計る爲最も必要なる事柄は、車馬と歩行者との通路を分離することにあります。歩車道の區別は此の必要に應じて造られたものでありまして、街路構造令(大正八年十二月内務省令第二五號)は、副員六間以上の街路には、之を設くべきことを要求して居ります。而して歩道の副員は特殊の箇所を除き街路の副員の六分の一以上とし、車道より相當高くし車道側の境界には縁石を設け、車道と物理的に區分すべきものこそせられて居ります。

吾が國に於て初めて歩車道の區別が設けられたのは、何時頃のころであるか私は存じませぬが、次の様な達が出てゐるところを見るに、之が恐らくその最初であつたであらうと思はれる。

明治七年二月二日 警視廳達第十七號

今般京橋ヨリ新橋マテ道路改築修竣工中央ハ車馬左右ハ人道ニ區別相立候ニ付以來錯雜之儀有候ハ巡査番人にて制止可致此旨相達候事

何か新しい施設が行はれるこゝ、それが結局自分達の利益でありまして、必ず一時は苦情が起るのは、古今東西を通じて同一であるこゝ見えまして、當時も亦歩車道の區別が出来た爲不便で困るこゝ云ふ様な、今から考へるこゝ滑稽な様な苦情が沿道の住民から持ち出されたものらしく、警視廳は同年七月に達を出しまして、先の達を緩和致して居ります。

明治七年七月二日 警視廳達第五百九十五號

人道車馬道ノ區別アル市街ノ家屋ヘ用向有之
一時人道ヘ馬ヲ牽キ入レ候儀ニ付東京府ヘ及
打合候末同府より別紙の通布達候旨掛合越候
條其段相心得取締可取計尤乘馬ノ儘乗込候者
ハ嚴重制止可致此旨相達候事

(別紙)

乘馬ノ者並馬牽キ來リ候者共人道車馬道ト區別立候市街ノ家屋ヘ用向有之候節一時用辨ノ爲其ノ家迄馬ヲ牽入レ候儀ハ不苦尤用濟ノ上

ハ直ニ車馬道ヘ立戻リ可申此旨各區無洩可相達事

其の後歩車道の區別が設けられた時の記録が二三残つて居ります。

人道車馬道の區別(明治十六年九月)
東京府告示

淺草區淺草八幡町ヨリ同須賀町迄並下谷區上

野廣小路町道路ノ儀ハ並木ヲ境界トシ左右ヲ

人道中央ヲ車馬道ト定ム

同上ノ件(明治二十三年三月)
東京府告示

一 下谷區西黑門町ヨリ神田區五軒町迄御成道筋

一 日本橋區蠣殼町一丁目鑓橋通

一 同區蠣殼町二丁目ヨリ同町三丁目迄人形町通

右道路中下水ヲ境界トシテ左右ヲ歩道中央ヲ車馬

道ト定ム

こ謂ふのが即ちそれでありませう。之に依つて以前は Side walk のハミを『人道』と云つたのであるが、後に『歩道』と稱せられる様になつた云ふこゝがわか

ります。

二 安全地帯 (Safety-Zone)

安全地帯云ふのは、歩行者の爲に車馬の通行を禁じた車道の一部であります。安全地帯であつて車道の面より高く造られてゐるものを、安全島 (Safety Island) と謂ひます。

安全地帯は車道上に在つて、歩行者を保護する爲に設けられるのでありますから、歩行者が車道上に立つ必要のある様な箇所設けられるのを普通とするのであります。斯る場所は主として電車停留場又は横斷歩道上であります。

安全地帯は通常車道面より高く造られて居りますが、必ずしも車道と平面を異にしなければ、安全地帯としての效用を爲さない云ふものではありません。勿論車道と平面を異にして置けば、益々その効果が確實であるには相違ありませんが、種々の關係でさうするところの出来ない場合がございませう。さう云ふ場合

には、安全地帯を爲すべき部分を、限界線其の他の方法を以つて區劃し、その兩界線を以つて區劃し、その兩端に標識を樹て、安全地帯とすれば好いと思ひます。現にアメリカのデトロイトに於ては、路面に白色の限界線を引いて一定の區域を區劃し、その兩端に柱を樹て之に電燈を取り附けて造つた安全地帯が少くないと謂ふことあります。こうした安全地帯はその中に一人でも歩行者が居るときは、その中を車馬が通行することは絶対に禁止せられ、若し一人も歩行者が居ないときは、自由に車馬の通行することが許されるのであります。又安全地帯を設けた爲車道の副員が著しく狭められ、豫定の車線を收容することが出来なくなる様な場合には、その場所に於ける歩道の副員をそれだけ削つて、車道の狭くなつた部分を補へば好いと思ひます。

車道の中央に安全地帯が設けられる場合には、歩行者の車道横斷に一時的の避難所を供給し、非常に効果

があるのみならず、之に依つて車道の左側と右側との分界が明瞭になり、車馬の通行をも安全にする効果があります。

安全地帯には凡て兩端に柱を樹て、一定の照明設備を爲すことが望ましい事柄であります。又車道面より高く造られるものに在りましては、一跨に上るのに困難を感じない程度に於て、なるべく高くした方が好いと思ひます。

三 横斷歩道 (Cross-Walk)

歩行者が所かまはず車道を横斷することは、歩行者自身にまつて極めて危険な事柄であるのみならず、車馬の通行をも甚しく阻害致しますから、歩行者の車道横斷は、なるべく一定の場所に限定すべきであります。横斷歩道は此の目的の爲に設けられるものであります。歩行者の車道横斷の爲に限定せられた場所があります。

現在一般に行はれてゐる横斷歩道は、道路交叉點に

於て歩道の延長線上に設けられて居りますが、交叉點に於ける各街角に内接する圓の内は、交通過淵 (Traffic Whirlpool) と稱せられる場所でありまして、車馬が方向轉換を爲すに要する面積でありますから、その中を歩行者を導く様な位置に、横斷方法を設けることは宜しくありません。故に歩行者に對しては多少迂廻を強ひる嫌がありますが、横斷歩道は街角の内接圓に外切する位置に、設くべきであると思ひます。

四 高速車道又は自轉車道

同一路面に速度の異つた車馬が通行するときは、高速のものは低速のものに速度を妨げられ、低速のものは高速のものに安全を脅かされ、交通が圓滑であつて且つ安全であることを期待することが出来なくなります。従つて道路の副員に餘裕があるならば、高速の車馬と低速の車馬との通路を、區分して置いた方が好いと思へます。

又自轉車は吾が國の現在に於きましては、最も普及

した交通機關でありまして、且つ之は運轉をしてゐなければ安全を保つことが出来ない爲、無理な運轉をづけ、屢々交通事故の原因若くは誘因を爲すものでありますから、之を他の交通機關より分離することも、交通整理上望ましい事柄であります。街路構造令は、必要あるときは高速車道又は自轉車道を設くべきことを規定して居ります。

五 舗装上の線 (Lines on the pavement)

路面に一定の線を描いて、交通整理上種々な目的に使用せられることがございます。例へば前に述べました横断歩通及び車道と同一平面上に在る安全地帯を劃する線等は即ち之であります。又道路の中央に縁石と平行して白線を描き、道路の左側と右側の分界線とし、或は縁石を赤色に塗つて、駐車の禁じられたる場所であることを表示することも一般に行はれてゐる様であります。

六 標識 (Sign)

路傍に制札を樹て、禁令等を公衆に知らしめることは、古來世界各國に於て行はれたところでありましたが、交通整理に關して標識を使用するに至つたのは、極く最通のこの様であります。

一九〇三年一月紐育に於て『緩行車馬ハ右側縁石ニ接近シテ通行スベシ』——Slow Moving Vehicles Keep Near Right Hand Curb——の、青地に白で書いた様なエナメル塗の標識が使用せられました。之が交通整理の目的の爲に使用せられた標識の、最初のものであらうと謂はれて居ります。其の後標識の効果が漸く認められ各國の都市に於ても盛に使用せられる様になり、その數に於ても種類に於ても、非常な増加を來しました。しかも其の大きさ、色彩、形狀、文句等は、同一の都市に於て同一の内容を表示する場合にさへ、一定してゐないものが少くありません。しかし乍ら各異つてゐるに云ふことは、言ふまでもなく不必要のこのみならず、紛らはしくて宜しくない

のであります。

凡そ交通整理に關する事物は、何事によらず出來得る限り統一せられてゐなければならぬと存じます。

殊に標識の如きものは、他の方面に最も注意を拂ふ必要のある道路上に在つて、通行者に對し突嗟の判斷に訴へなければならぬものでありますから、最も注意を惹き易く、且つ如何なる場所に在つても、直にその表示する意味が判斷せられる様に、工夫せられてゐなければならぬ。それ故文句が統一せられてゐて、

しかも簡潔であつて、出來得ればその形狀又は色彩を見ただけで、如何なる意味のものであるか、わかる様なものにして置きたいものであります。現在に於ては一般に、赤は危険又は停止を意味する場合に、緑は安全又は進行を意味する場合に、黄は注意又は徐行を意味する場合に慣用せられて居りますから、標識に表示しようとする意味の如何に依り、それぞれ之等の色を使い別ける様にした方が好いと思ひます。

吾が國に於て現在一般に使用せられてゐる標識は、

甚だ原始的なものでありまして、舊幕時代の制札と異なるところがございませぬ。のみならず表示の文句等に於きましても、不適當なものが少なくはない様であります。それで最近私共の作りました交通整理柱に附してある標識は、大體以上に於て申し上げた原則を採りまして、形狀及び色彩を統一し、表示の文字も意味の判斷せられ得る限り、なるべく簡潔にしたつもりでございます。

七 交通整理柱 (Dummy Cop)

道路に柱を樹て、交通整理の用に供することは、一九〇四年十二月紐育に於て、交通巡查の代用として試みられたのが、初まりであること謂ふことであります。試験の結果頗る好成績を収め得たので、各國の都市に於ても廣く使用せられる様になり従つて種々なものが考案せられるに至りました。現今一般に使用せられてゐるものを大別すれば、固定式のもの及び移動式のもの

の、竝に標識を附けたもの及び之を附けないものに分たれる様であります。

固定式のものには常に正確に同一の場所に立つてゐて、車馬等の爲倒されない云ふ長所があるかはりに、必要のない場合にも取り去ることが出来ないのみならず、誤つて車馬が之に衝突致しますれば、双方とも甚しい損傷を被る云ふ短所がございます。移動式のものには必要に応じて移轉することが出来る上に、誤つて車馬が之に衝突しても、互に甚しい損傷を被ることがない云ふ長所を有つてゐる代りに、車馬等の爲倒され易い云ふ短所がございます。又標識を附けたものは、交通整理上の意思を明確に表して置くことが出来る云ふ特徴を有して居りますが、標識は常に必ずしも之を必要とするは云へませぬ。

斯様にそれぞれ長所短所を併有してゐるのでありますから、如何なるものが最も適當であるかは、之を設置する場所の状況とその使用目的に依つて、決定す

るより他に標準がないと存じます。警視廳に於ては御承知の通り、「起き上り小法師」の様な仕掛になつてゐる移動式の整理柱を使用して居ります。此の整理柱は車馬等に衝突せられ、ば、一時倒れることに依つて車馬及び整理柱自體の損傷を軽減し又元の位置に起き上ることに依つて、移動式の整理柱の缺點を補つて居ります。

八 交通龜甲 (Traffic Turtle-Back)

交通龜甲は道路交叉點の中心に設置して左折右折の分岐點とし、又は道路の中央に設置して左側右側の分界點とする爲に、使用せられるものであります。その大きさは概ね直径十二吋乃至十八吋の半球又は半楕圓球でありまして、高さ四吋乃至六吋ぐらゐるに造られるのを普通と致します。之は車がその上を跨いで通つても車軸に觸れる様なことがない點にその特徴があるのであります。交通龜甲云ふのはその形狀から來た名稱でありまして、交通章 (Traffic Mushroom) 又は交通

鈕 (Traffic Button) とも稱せられて居ります。

九 信號機 (Semaphore)

信號機は斷續式整理法の行はれてゐる道路交叉點に於て、『進め・止め』の信號を爲す爲に使用せられます。普通に使用せられてゐる信號機は、『進め』が直ちに『止め』に變り、『止め』が直ちに『進め』に換るのでありまして、何等の中間信號が無く極端から極端に變換せられる爲、今まで『進め』であつた方向の交通が『止め』になり、『止め』であつた方向の交通が『進め』になつた場合には、從來進めであつた方向の交通が全部交叉點を通過し了らないうちに、他の方向のが入つて來て、交叉點内に於て混雜を來す虞があります故に『進め』と『止め』との信號の轉換期には、必ず中間信號が表はれる様に考案せられたものでなければ宜しくないを考へます。

信號機は總てのものに對して、一律一體に信號するのでありますから、之を操作する者は常に頭を働か

せ、特定のものに對しては手信號を以つて補足する必要があります。

十 信號燈 (Traffic Light)

信號燈云ふのは『進め』又は『注意』の信號を、燈火の色を以つて爲す設備であります。此の方法は夜間に於ても明瞭な信號を爲し得るのみならず、信號機の如く之を設置することに依つて、路面を占用して交通の妨害をする云ふ様な虞が無い云ふ長所を有つて居ります。しかし燈火の色のみを以つて信號するときは、色盲患者に識別せられない云ふ缺點が伴ひます。

十一 交通塔 (Traffic Crowstee)

交通塔は道路上一定の高さに設けられた交通巡查の見張所であります。交通巡查を此の内に於て勤務せしめるときは、交通狀況の通視が十分となり、風雨寒暑より救済し、車馬の危険より隔離することに出来る利益があります。

交通塔は一九一七年デトロイトに於て建設せられたのが最初のものでありまして、一九二〇年には、紐育に一九二四年には伯林にも設けられるに至つた云ふことでもあります。東京に於きましても、電車の信號人の爲に數箇所建設せられて居ります。

十二 駐車場 (Parking or Ranking Place)

車馬が客待又は休憩等の爲、繼續的に道路上を駐ることを駐車と申します。駐車場は駐車の爲に指定せられた場所であります。

車馬を道路上に駐めるときは、著しく交通の妨害となる場合が少くありません。と謂つて全然之を禁止することは出来るものではありません。殊に家用の車を自分で運轉する人達の爲には、是非とも駐車場がなければなりませんし、營業用の車に對しましても、一定の場所に駐車して客待することを許せば、客を漁る爲空車を運轉して廻る者を減少することが出来るのみならず、地價の高い商業街などに車庫を設けて、之を

營業所とする必要をなくすることも出来た。従つて賃金を低廉にすることも可能になつて参ります。故に駐車場に關する問題は、交通整理上慎重なる研究をする必要があるのでありまして、自動車の數が激増するであらうと考へられる將來に於きましては、交通整理の問題は之を如何に走らせるべきかと云ふ問題よりは、寧ろ之を如何に止めるべきかと云ふ問題に移るのであらうと信じます。

扱て等しく駐車と申しましても、所謂 パーキング Parking の ランキン Ranking の間には相違があるのであります。パーキングは縁石に一定の角度を以つて、車馬を横列に駐めることであり、ランキングは縁石に平行して、車馬を縦列に止めることでもあります。依つて私はパーキングを横列駐車と譯し、ランキングを縦列駐車と譯して居ります。横列駐車の方法に依りますと、道路の一定の長さの間に、多數の車輛を駐車せしめることが出来ますが、車輛の長さだけ道路の副員を妨げることにな

りますから、交通を妨害する程度が大きうござい
ます。縦列駐車の方法に依りますと車輛の副だけしか道
路の副員を妨げませぬから、交通を妨害する程度は比
較的大きくはありませぬが、道路の一定の長さの間に
駐車せしめ得る車輛の数が甚だ少くなります。又横列
駐車であれば、車輛間に空隙なく駐車せしめても、他の
車輛に影響なく任意に發車せしめることが出来なくな
ります。故に或る場所に駐車場を設けようとするれば、
その場所に於ける道路の副員、交通の状況並に駐車に
關する要求等に依つて、横列駐車とするか縦列駐車と
するかを決定しなければなりません。

駐車場の問題に關聯して考へなければならぬ事柄
は、所謂死車(デッド・ビークル)と活車(ライヴ・ビークル)
(dead vehicle)と活車(live vehicle)
との區別であります。死車とは駐車してゐる際に運轉
手が現在せず、何時でも發車し得る状態にない車輛で
ありまして、活車とは駐車してゐる際に運轉手が現在
してゐて、何時でも發車し得る状態に在る車輛を謂ふ

のであります。若し駐車場が狭くて駐車に對する全部
の要求を満し得ない様な場合には、活車に對しては駐
車時間を制限することに依つて、或る程度の整理がつ
きますが、死車に對して駐車時間を制限することは、
甚だしく無理であります。近來の如く所謂所有者運轉
手が増加して參りまして、自分の事務所に出勤するの
に自分が運轉して來て、仕事をしてゐる間はその自動
車を、所謂死車として駐車せしめて置く者が多くなつ
て來ますと、駐車場の必要を益々促進するのでありま
して、こんな人々の多數に集る貸事務所などには、地
下室などにも駐車場たる車庫を設けることを、強制す
る必要を生じて來るであらうと思ひます。又車の集つ
て來るごとの多い劇場、クラブ、ホテル等の建築に關
しては、駐車場に就いて十分なる考慮が拂はれなけれ
ばならないと考へます。