



都市交通問題 (五)

警視廳技師 平山泰治

停止せる車の問題

“The Problem of Standing vehicle”

by Harold S. Buttenheim

彼自身の商戸に於て、商人甲は交通によつてのみ利益を受ける。彼の取引の區域に於ては如何なる地點に於ても、

彼の店の方向への貫通交通の容易さは彼の繁榮に直接の影響を有する。然しその同じ地方には乙より戊までの商人が居り、それ等の各人は自分の商戸に最大の交通を引きよせる事に興味を持つが、商人甲の門口に對する交通を容易にする事には殆んど關心を持たない。この相衝突する利益の争が停止せる車の問題の根柢に横たわつて居る。

近代都市生活の他の問題と同様に、若しも人間性から利己を除き、争闘に代えるに協同を以てする事が出来るならもつミ速かにその解決に到達する事が出来るであらう。然し他の問題に對しても眞理である通り、他人の位置に立つて物事を見るミ云ふ親切な好意だけでは充分ではない。この問題に對し單なる見方の代りに、眞の洞察を以てする科學的研究が必要である。

「米國都市」誌が數ヶ月前に都市計畫者及び交通諮問委員の一團の協力により、自動車の停駐、貯藏及び街路の交通運輸の便宜に關し地方的方針を形成する上に於て、都市吏員及實業家の助けミなる様な一組の原理を起草する事を企てたのは是等の理由によるのである。この研究暗示に對し次の二つの問題が提出された。

(甲) 膨脹しつゝある我國の都市は、刻々増加する自動車に對し下町の商業地に於て進行し又は駐車する事を得せしめんミする街路擴張、有蓋歩道、高架又は地下の通路其他の設備の爲に増加する莫大な費用を豫期せねばならない

か。

(乙) 一方に於ては、進取的の實業家は顧客が自動車により到着し駐車して行き得る様に都市がしてくれる事を合理的に豫期して群衆の集合する大きな小賣店、劇場其他の建物を建築する事はもう出来ないものか。

共同研究者の忠言主ミして同意により「米國都市」誌により作られた原理の陳述はこゝにゴシック文字であらはされた項目により示されてゐる。この論文のその残りはこの推薦を強調し又は他の見地を示す、種々の方面よりの注譯及び附加的の材料である。

街路の本來の目的

一 街路は本來歩行者に對し、又乗客貨物の運搬に對する交通線として設けられた物である。駐車の權利をふくまれる街路の無制限の使用の他の種々の權利は一般市民の利福により左右される。

米國及び英國の法律に於ては、國家がその道路を交通に

對し自由にする權利に關し、その最も著しい先例の一つとして Lord chief Justice of England、偉大な法學者たる、Ellenborough に於てなされた判決がある。それは Rex v. cross の事件であつてその事件に於て被告は街路上に自分の馬車を不都合にも長時間放置して居た爲に告訴されたのである。裁判官は「一般人民の迷惑となるすべての認可を受けて居らぬ道路上の障害は邪魔物である。國家の大道は概して使用されてはならない。」と云ふ判決を下した。この判決は米國の裁判所に於て New York に於ては Cohen v. Mayor 113 N. Y. 532-535 の事件に關し繰返して宣せられた。その判決に於て Peckham 裁判官は次の如く述べた。

道路の第一の使用の目的は一般公衆の往復を許すにあつて、道路はその目的の爲にその全幅員を妨害なく占用される事なしに使用されるべき權利を有する。但し建築の使用材料、荷車の積下し、隣接せる地域の所有者の關係せる商品の受取又は發送等に對しては今特に攻撃する必要のない

一時的の例外はある。

現在の交通規則又は取締方法の混沌たる状態の一つの理由はその問題が主として自動車によるが新しいものとなつた事實によるのである。最近一九一六年に當時 New York Michel administration の一員であつた Henry C. Wright は都市行政の論文に於て「人口二十萬以下の都市に於ては整理を要する様な交通の混雜を生ずる事は殆んど無い。」と記す事が出来る。

無制限駐車——時期及び場所

二 無制限駐車は通行する民衆を害する程度より駐車せる人々を利する程度が高い場合、又は街路交通の迅速な運行及び安全を妨げず且車馬が縁石に合理的に接近し得る場合にはすべての時期すべての商業地内にて許可してもよい

嚴密に解釋すれば、これは旅館及び劇場の前と同様、總ての重要な商業街路に於ける無制限駐車の意味する者である。何となれば繁華な大通りに於て駐車すべき餘地

を見出した小數の人に對する時間の節約や利便は他の者の危険や不便とはまるで比較にならないから。例へば

(イ) 無制限の駐車は將來の顧客の乗用車が縁石に自由に接近するのを妨げ、又貨物自動車や配達荷車の荷下しを非常に不便にする。

(ロ) 駐車は歩行者に對する事故の危険を非常に増す。何となれば彼等は駐車した車の側から飛出して進行して來る自動車の前面に突進する恐れがあり勝たから。

(ハ) 駐車は消防機關の街路上を安全に且迅速に通過する上に障害となる。そして火災の起つた土地の前面に車が錠をかけて置かれた場合には非常に重大な妨害となる。

(ニ) 理論的に顧客の爲に設けられた駐車場は、商店自體の主人又は使用人やその附近の商人の車により專用される事が屢ある。

時に反對を生じ易い一個の駐車方法に對する警告が

Die Safety Division of the National Safety Council の指

導者たる Sidney J. Williams から「米國都市」誌に寄せ

た手書に發表された。

通常の幅員の街路に於ては二重駐車及び乗降地帯の向ひ側の駐車は交通の運動を阻害し、又は運轉手が乗降地帯を通過する様な結果を來す故か、る方法の害惡に對しては特殊の注意を向けねばならぬを考へる。駐車に云ふ語に於ては乗客の乗降、貨物の積下しのごく一時的な停車をも含めてゐる。二重駐車又は乗降地帯の向ひ側又は附近に於ける駐車が嚴重に禁止されるべき計りでなく、かゝる駐車の生ずる傾向は乗客貨物の乗降積下しの爲に縁石に於て常に停車の餘地がある様に、街廊に於る駐車禁止が更に嚴重に行はれなければならない事を示すのである。

駐車により占有せられる街路上の空地の價值については普通餘り考慮を拂はれてゐない。街路の表面はそれに接した地所の表通りの毎平方尺に充分同一の價值があるを値付けても正當である事は疑もない。單に經濟上の問題とするも、かゝる方法の使用が他の市民の損害となる場合に於て都市はその代償もとらずして、市民にこの貴い場所を使

用する事を許してよいものであらうか。

交通の安全及び迅速に對する補助

三 車馬交通の密度が増加するに従ひ、舗装上の記號交通標識及び信號機の使用、一方交通路「貫通」交通路の選定、適當に訓練されたる警官の使用、その他交通の安全迅速の助けとなる者の使用により、交通を早くし、更に安全にする爲にあらゆる適當な努力を拂はねばならない。且交通取締及駐車整理をなすに就ては一般運輸車馬により示される種々の利害を了知した上でせねばならない。

前項に於て枚擧された交通を迅速にする種々の方法はこの年刊の中の他の筆者により盡されて居るから、私は唯だ一つの意見を述べるに止めて問題のこの點に付て論じやうことは考へない。道路に於る混雜の經濟的損失に關する地方交通の調査に於て多くの豫測が行はれた、そして前項に示された様な緩和物により交通が非常に迅速となり、交通の遲滯による不便や費用は著しく消滅するといふ一本氣な

推理をなす者があつた。然し是等の設備は一時的には交通をかく安全迅速にした街路に今迄より多數の自動車を惹きよせる磁石として働くといふ事實が看過され又無視されて來た。故にこの調節の眞の効果はある時期の後には交通の平均の速度の増加より寧ろ街路上の交通量の増加云ふ事になる。換言すれば交通標識や信號及び舗装上の記號は毎時より以上の車を取扱ひ、又は同數の車をより以上の安全を以て取扱ふ助きはなるが、終局に於て街路を出來るだけ駐車のない様にするといふ要求を減する助きはならない。

一般運輸車馬により示される利害を適當に認識する必要を説いて第三項の文章の註譯として、賃貸乗合自動車の相談役たる Walter Jackson は次の様に記してゐる。

駐車せる自動車は街路の寄生物となつてゐる程度を了解するには電車が側縁に停められてゐた時の罵詈の叫を考へるがよい。私の訴訟依頼人の一人は二列の自動車が終日駐車してゐたし現在も駐車してゐる街廊に於て三分間の最大放置に反對する一般の叫に應ずる爲に數千弗を費した。

私有の自動車はその乗客に比較して非常に多くの街路の面積を使用する故に、かゝる除外例を享有する人々はその爲に車庫の税の形で拂はねばならない。駐車を奨励する商人は餘り目先が見えない。やつと六人の乗客きりか運べない僅に二三臺の自動車は向ひ側の歩行者や通過する人々が彼等の飾窓を見いなくしてしまふ。一方に於て、電車や乗合自動車は數分毎に二十人の顧客を彼等の戸口に集め乗客の交換に要する時間以上は一秒間も止つて居る事はない。一般に利用される運輸車輛のみが商人の縁石を商品の積下しに對し自由にする。

若しも市街電車がガソリンにより走り、一般道路上にてその油槽の充填をゆるされたらならその時起る罵詈の叫に對しても注意を喚起したであらう。然るに多くの都市は私用自動車の給油の爲街路の端に給油所を設ける事を認めめてゐる。こゝに於て輿論は少くも「引込式」の給油所の使用を増加する結果を來すべき主張の元に縁石に於るポンプを抑制する事を要求してゐる。

駐車の制限及び禁止

四 一般道路に於ては自動車を動かす権利の方が自動車を貯える権利より大である。故に駐車が交通の安全便利を阻害する事により公衆に經濟的の損失を生ずる場合には商業用並に自家用の自動車の駐車に對する制限、極端な場合にはある時間だけ全然禁止をせねばならない。都市によつてはある時間の間私用自動車及馬車の混雜した下町に於る禁止及不得止用事ある商業車の制限が最大の可能性あるものと認められる。

下町の商業地に於て一日中縁石の餘地を専用してゐる横着者は或人の暗示した様に我國では知られてゐないが「横着者の權利」を主張するこゝいふ問題を力強く持出して來た幸福な事には道路に於るかゝる權利は未だ與へられてゐない、そして都市は一般通路の妨害を除く爲に合理的な整理を施す事が出来る。

恐らく最も簡單で實行し易い第一歩は朝八時から九時卅

分迄及夕方四時二十分から六時迄又は都市により商業地の動人の群が工場に往復する時間の間總ての下町の駐車を禁止する法令である。これは商業街路がその頂點の荷重を運んで居る間その街路上に駐車のない様にする點ミ又商人又その庸人がその顧客の利用すべき場所に駐車する事を妨げる點ミ二重の利益がある。その餘りの時間は駐車に對する時間的制限を置いてよい——但し知つてゐる所では一九二七年の "The municipal Index" に誌上の「街路交通の救済及び整理に對する最近の發達」なる論文で Nialer Mc Clintock が指摘した様に必要以上の人員を使用しなければ警察署は永續的執行の可能な駐車の方法を發見する事は出來ない。そして宜く行つても時間の制限は道路の交通容量に強く影響するものではない。

National Highway Traffic Association、一九二七年の會議に於て提供された進行報告によれば、駐車整理委員會の委員長として Michigan 大學の道路工學の助教 Roger L. Morrison は自動車駐車してよい時間の決定に於てはその

制限を非常に短かくして車が一箇の駐車場からその近くの他の駐車地に移る事を奨励する結果を來すのは賢明でない事を發表してゐる。Morrison は又普通二重駐車の原因となる小荷物の受渡し及他の短い仕事をなす事を容易にする爲に非常に短い時間の駐車に對する混雜した地方の街廊の終端に於る場所の保存ミ云ふ事を擁護してゐる。之は過去數年間 Los Angeles に於て使用された所謂積荷地帯整理ミ同種の者である。この整理は二重駐車の必要を除いたが勿論現在駐車に用ひられてゐる街路面を少しも運行する交通に與へるものではない。最近提案された Chicago の規則には左記の通り述べてある。

茲に特定された時間内に於ては運轉車が乗客車を乗客の乗降に必要な時間より長く停車する事は反則ミなる、且この場合かゝる乗降は三分間以上を要してはならない。又運轉手は商業車を貨物の積下し配達するに必要な時間以上停車してはならない且この場合貨物の積下し及配達には三分間以上を費してはならない……如何なる積荷地帯に於て

も、

郊外及市内の交通に乗合自動車が多に多く用ひらるゝに至つたので、駐車の問題の複雑さに對し更に一つの困難な問題を加へた。New York に於ては十月に於る Holland 車馬隧道の開通以前にはすべての町に入つて來た乗客車運轉手に對し街路からはなれた私設の終點を設ける事を要求した命令が警視總監 Warren により布告された。この命令は合計約五百臺の乗合自動車を運轉してゐる四十八名の自動車業者に對し發せられた。然し遊覽自動車はこの命令には含まれてゐなかつた。

保安手段として、田舎の道路の主として通行される部分の駐車の禁止も現在次第に受けつゝある法令を必要とする

例へば一九二七年の議會で採決になつた Minnesota の新交通取締規則は都市以外のあらゆる道路に於ては道路の舗装され又は主として通行される部分以外に駐車し得る場合には何人も運轉手の有無に拘らず舗装され改良され又は主として通行される部分には車を停めた儘放置してはならない事を述べてゐる。且それは次の如く附言して居る。

何人も停車せる車の反對側に於て道路の主要通行部分に通行の自由な障害のない十五呎以上の幅員が其處に來る他の車の通行に自由のこされてゐる時又はかゝる道路に於て停車せる車が兩方向へ二百呎はなれた地點から明かに認められる場合でなければ何人も如何なる道路にも決して車を停めたまゝ放置してはならない。