



都市交通機關の採擇に就て

(四)

内務技師 佐藤利恭

七 鐵 道

以上述べたるものの外鐵道も亦都市交通機關として利用
さるゝ場合がある、殊に鐵道停車場の位置が市の内部に設
けられたる場合に然りである、都市に於ける鐵道停車場の

位置を決定するに就て二つの方法がある。其の一は停車場
を成るべく都心地に近く設くる所謂中央停車場式と、今一
つは各方面からの終端驛を夫々都市の郊外地に設け是等相
互間の連絡は他の種の市内交通機關に依らしむる分設式と
である。

前者は貨客の集散最も繁き都市の中心地に設け各方面へ放射的に敷設するものであるから中央停車場に行けば何れの方面への旅行も自由に出来る便利がある、又其の都市を終端とせずして列車の直通運轉が出来るから直通旅行者には至極便利の場合がある、即ち鐵道利用者側のみから見れば誠に好都合の方法である、然し本式の缺點とする所は地價の極めて高價な都市の中心地に廣大な敷地を要するためと、線路を都心地に導く方法として一般道路交通を阻害せぬやう高架又は地下式として建設せねばならぬ必要上莫大の建設費を要し採算上甚だ不利となるのみならず後述する如く國家的見地に於て甚だ不經濟である。

中央停車場式の主張者は米國のウエリントン氏で氏の說に従へば鐵道停車場は成るべく都心地に設くべきである、停車場が都心地から遠ざかれば遠ざかる程鐵道の収益を減ず、其の程度は小都市で停車場の位置が都心地より一哩を隔たる毎に収益一割を減ず、商工業の隆盛なる都市の場合で且つ鐵道との競争線がある場合なれば収益の二割を減

じ多數の競争線があつて且つ相互間に激烈なる競争ある場合であれば収益の五割を減ずるものである、故に建設當時譬へ巨額の費用を投じても停車場を都心地に導き収益の増加を圖るが賢明である。殊に中央停車場の本屋を高層の建物として旅館其の他の事務所に充つる計畫とすれば決して土地の利用價値を減殺するものでない、との意見で現に英國及び米國で本式が採用されて居る場合が甚だ多い。

後者即ち鐵道停車場は必ずしも市の中央に設置する必要はないと主張する論者は主として獨塊に多く、其の理由とする所は都心地は概ね地價高く勢い巨額の費用を要し、然るも將來停車場の擴張を要する時期來れば實行上甚だ困難である、故に寧ろ比較的地價の安くて且つ將來の擴張も容易である市の郊外地を撰び市と停車場との交通は自動車、路面電車又は高速鐵道等の他の交通機關で連絡すれば足るとの意見である。

兩説とも相當の根據はあるやうであるが今日又は今後の都市交通より考ふれば吾人は後者即ち獨塊式を撰ぶもので

ある、自動車の普及發達して以來年と共に都市に於ける交通の混雑を増し従て交通上の事故は著しく増加する傾向がある、斯る状態となつたのは文明の進歩に伴ひ都人士の外せねばならぬ度數を増し各種交通機關の乗車回數は益々増加するのみである、然るに倫敦に於けるバンク街に於けるが如く、伯林のウンターデル、リンデン街に於けるが如く、巴里のオペラ附近に於けるが如く、紐育のダウンタウンに於けるが如く、東京の丸の内に於けるが如く、其の都市の政治、及び商業の中心が極めて狭い範圍に集團するたため交通の流れが自然都心地に偏重され、限りある道路面積では到底圓滑な交通を果すことが出来ぬ情態にある、然るに都心地に中央停車場を設置すれば益々交通量の増加を來し遂には收拾すべからざる混亂に陥るに相違ない。

交通の混雑に起因する損失に就て米國のアイオア大學教授のアツグ博士の計算に従へば、例へば一箇年間に三十六萬五千噸即ち一日一千噸を輸送する道路が、延長一呎短縮さるれば年に六十弗節約し得る勘定で一哩短縮さるれば年

に三十一萬六千八百弗を節約し得ると、又先年シカゴに於ての測定に従へば自動車一臺が一時間遲延すれば一臺につき三弗の損害を蒙るものと稱して居る、又ヒラデルヒアのタクシが一日中に混雑のため蒙る損害は一車二弗五であると稱せられ、是を全北米合衆國の損失としての計算は年に三十六億五千萬弗の巨額に達すると云はれて居る。

紐育市のマンハッタン區の最南端約一哩間は所謂紐育のダウンタウンと稱せられ世界最高建物たる五十五層を有するウルオースビルを初めとし無數の銀行會社等の摩天閣が櫛比した場所で恐らく世界中に於て日中は最も人口密度大なる場所である、従て是等の通勤者のため四本の地下鐵道と三本の高架鐵道は本區域を中心として設けられ終夜運轉を行つても尙且つ交通の混雑を來して居る、一方道路交通としては世界中最多の自動車を有するため種々な信號方法を講じて居るに係らず交通の遲延を來し「急ぐ客は自動車を捨て、地下鐵道に乗て下さい」との標語を見るに至つた珍現象を來して居る、又今日迄乗合自動車を營で居た者は

急に鐵道業者に代らんとする傾向を有し今日我國の事情より見れば全々反對な奇觀を呈するに至つたのである。

獨り紐育のみでない世界の大都市が丁度同じやうに交通の混雜に苦しんで居る、之が救濟策としては都市の大改造を斷行して都心地を一箇所に限らず成べく數箇所に設けて都市交通の分散を期することが必要である、此の意味に於て巨額の資本を固定して迄も中央停車場を設くるは國家的不得策であるのみでなく都市交通上時代に適應せぬ舊式の方法と謂はねばならぬ。

競争線ある場合に於て著しく収益を減ずとのウエリントン氏の説は英米の鐵道は會社經營であるため採算を主とし、都市の合理的交通網を無視した爲の結論である。國家の見地より觀察すれば例へ収益は犠牲としても都市全體として圓滿の發達を期することに努めねばならぬ、國有鐵道の場合に於て更に然りである、即ち獨塊式に則り高速鐵道、路面電車及び乗合自動車等都市交通機關として必要缺ぐ可らざる施設をして各々其の使命に應じて活動せしむべく鐵

道停車場を分散し有無相通じ脈絡相保ちて無駄な投資を避けしめる必要がある、翻て我東京市に就て見るに鐵道は國有でありながら停車場は英米式の中央停車場主義を採用し莫大の建設費を投じて高架式建設を敢行した如きは今日の時勢から觀れば嗤ふべき計畫と謂はねばならぬ、東京市の交通政策としては寧ろ鐵道停車場は従來通り郊外地に設け是等各驛の連絡機關として高速鐵道の實現を助成するとか又は他の道路交通機關の發達を奨励すべきであつたに相違ない、斯る結果となつたのは種々な原因もあらうが我國に於ける交通行政の不統一たる制度の罪又甚だ重きをなして居るものと思はれる。

八 交通行政の統一

交通機關は恰も人體に於ける循環系統の如きもので大小の血管が脈絡相通じて人間の活動に必要にして充分のものであれば足る、而も之等を統一する神經組織が大切である。即ち大動脈たる高速鐵道より馬車或は人力車の如き所謂

毛細管に當るやうな下級の交通機關が各其分野に従て合理的の發達を成すやうに勉めて始めて交通機關の經濟的價値を發揮することが出来るのである。

それで先以て交通機關の行政監督を統一するといふこと

程緊切な問題はない、交通業者に於てもそれ／＼其の地方

の要求とその交通機關の使命とに鑑み現在線を適當に改廢して合理的な交通網の出現を圖り同一資本若くは同一經營者に依て脈絡相通じたる計畫とすれば獨りそれを利用する市民の利益ばかりでなく、經營する側に取つても結局有利な結果になるに相違ない。(完) (四、四、一)

◎問題に爲る木曾川橋

木曾川橋、一つは一號國道に架るものモ一一つは十二號國道に架かつてゐるもの、前者は新架が豫算編制時いつも問題になるだけで後は雲煙的に消えてなくなる、愛知縣に架橋の誠意がないからだ、イヤ三重縣に熱が足りないのだと、互に争つてゐる裡に月日は暮れて、いつまでも鎌倉時代の海道だ、道路の上に自動車が行つてゐる時代に草鞋脚絆時代の道路では、文化の向上も絲瓜もあつたものでない、兩縣當局を始め縣民も少しは自覺すべきだ。

上流十二號の方では現在橋はあるが、併し今回之を架換えるのに鐵道の平面交叉を避けねばならず、夫れでは笠松町の中心地を捨てねばならぬ、そこで又々問題が起つて騒いでゐる、路線の變更に地方の希望を斟酌するのは當然だが、夫れに捉はれてゐては完全な國道は出来ない、地方も少しは犠牲を拂つても可い筈だ。

最上流犬山から太田の木曾川には近代式の橋が架かつてゐるのに、下流部では架橋問題で行き詰りの状態だ薩摩藩士の靈魂が今もまだ祟つてゐる譯でもあるまい。愛知と三重及岐阜縣當局の反省を求めて已まない。(た)