

て劣るのみならず、勞力を多く要して不經濟で、而かも出來上りの精度は悪く且工事工程の能率に於て比較にならぬ

ほど遅いのである。

## 都市交通問題〔十六〕

警視廳技師 平山泰治

### 下町に於る格納車庫

‘Downtown Storage Garage’ by H. S. Simpson

合衆國に於る自動車の數の急激な増加は村落、都市に對して、僅々數年前までは聞いた事も考へた事もない多數の問題を齎らした。總ての場合を通じて一般に適用され且實行されるべき療法や特效藥が未だ發見されてゐない。それ所かかゝる方法が存するか否かは疑はしい。然るに全然反對の信念が一般公衆により保持されてゐる。そして現在同

様の否更に頻繁な自動車の使用によつて生ずるあらゆる雜沓の問題を完全に解決し得ない迄も直に救濟し得る靈藥が發見されるといふ考へが新聞雜誌上に屢々見られた。待望されてゐる解決はすべての人を利し、何人をも害しない者であると期待されてゐる。こんな條件は勿論馬鹿々々しいものである。交通の救濟と云ふものは必ずや進歩は遅々として居ても着實に改善への進行を生ずべき、あらゆる必要な事實に對する知識に基く數多の妥協により齎らされねばならない。

數多の問題の中でその處理の少なからず困難なものは一般に「駐車罪惡」と呼ばれてゐるものである。駐車は必ずしも罪惡ではない、然し特權の濫用を行へば必要も又罪惡となる。終點は自動車の運轉に必要なものである、一般に個人によるものはその邸宅に「街路外」の場所に設けられてゐる、然るに習慣と先例——繫留柱の用ひられた時代から引繼いだ——により都市によつては商業地内に設けられてゐる。商業區域の路面は短時間の停車及び商業取引のみに對する「縁石停留場」の相當な面積の余地をのぞいては

車馬の運行に要求せられてゐる。右の二方法によつて使用せられる時には路面は非常に貴重であるから車輛貯藏の爲にその如何なる部分でも失取する事を許す事は出来ない。鋪裝面の各平方尺が全下町區域の土地建物の每平方尺の平均價格と同一の經濟的價格を有するとすれば、Demandの下町區域の停止車輛により占められる面積の價格は六千弗となる。この投資は最も有効な方法で使用された時始めて都市は利益を回收する事が出来る。そして都市を犠牲にし

て個人のみを利する自動車の街路上の貯藏は有効でない事は明白である。

一般に駐車と呼ばれる停止せる車は三種に大別される、そしてかゝる分類をなす事は必要でその大體の定義は次の通りである。

乗降車輛 (Loading vehicle)——迅速に乗客の乗降、貨物の積下しの事務に従事してゐる停止車

駐停車輛 (Parking vehicle)——「相當な時間」以内停止してゐる車(乗降車輛を除く)

貯藏車輛 (Stored vehicle)——「相當な時間」以上停止してゐる車(乗降車輛を除く)

是等の定義も「相當な時間」が決定されない以上は全く價値がない、そしてこの時間の長さは土地の變るに従ひ著しく變化し、且問題となつてゐる土地で扱はれる取引性質により左右される。一般に小賣店により占められてゐる下町區域に於ては各種の小賣店の所有者に發せられた賃間に基いた結論からして「相當な時間」を構成する者の決定が

United states department of commerce により行はれた。

人口二十萬以上の都市の商人からの百九十五の回答の結果は第一圖に示される。この曲線はある時間内に完了し得る

PERCENT OF SHOPPING TRIP

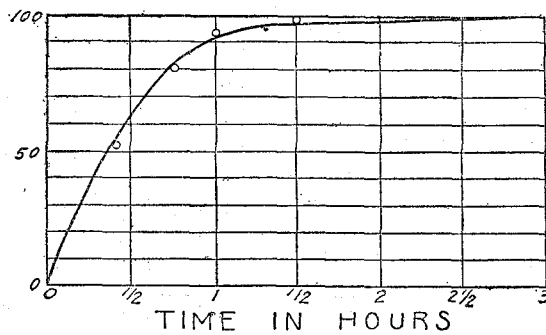


FIGURE 1 - Percentoge of Shopping Periods Completad in Different Length of Time

普通の購買時間の百分比を集積的に示してゐる。平均購買時間の九割は一時間内に完了する、即ち曲線はその點まで

資料

急激に上昇しその以後は緩慢になつてゐる。之は駐車、貯藏車の分岐點を決定する「相當な時間」の長さを非常に劃然と定めるものである。如何なる車も一時間以上停止してゐるのは貯藏されてゐるので、如何なる種類の操従者に對しても商業區域に於る自由な街路貯藏に備へる余裕は都市は有し得ない。

車輛の駐留と貯藏との區別は一八二二年の昔、英國の大審院長たる大法學者 Ellenborough によりなされた。それは被告が街路上に彼の馬車を不當な時間放置した爲に告發された *Rex vs. Cross* の事件である。裁判官は「人民の不便を齎らす道路上のあらゆる公認されざる障害は邪魔物である。公道は厩舎として使用されてはならない。」と宣告した。其の時代になされたかゝる區別は交通の混雜した現在の状態に於ては一層必要である。

街路貯藏の駐車余地に及ぼす影響

自動車の街路貯藏は將來の購買客の利用し得る駐車場の

廣さを減ずる、若しも之を除去し得たならば駐車場の實際に増加する事なし商業區域に於る縁石に停車する車の數を甚しく増加し得るであらう。Detroit に於て最近下町の全

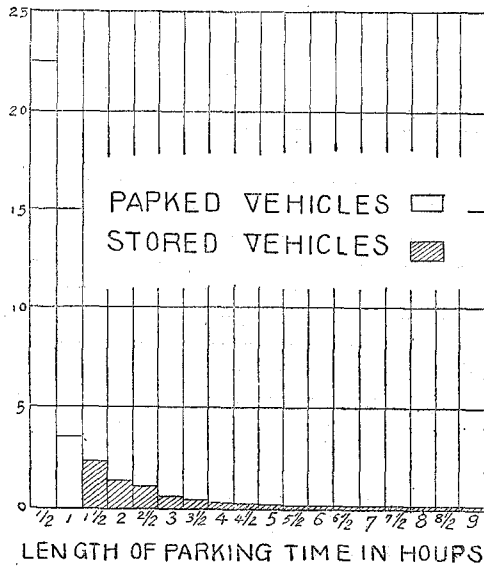


FIGURE 2 - Number of Vehicles Parked in Street for Varying Period of Time Detroit

第二圖は下町に於て種々の長さの時間停止してゐる車輛の數を示してゐる。斜線を引いた部分は貯藏車を示すが、之は小部分に過ぎない。(總數の二一・九パーセント)。貯藏

車輛により生ずる駐車余地の實際の減少は貯藏された車の數により測られるのでなく、車輛の數と貯藏された時間の長さとの乗積である。

第三圖は種々の時間停止してゐる第二圖と同一の車により占められる half-hour space (註文末にあり)の數を示し、斜線の部分は貯藏車輛である。貯藏車輛により占められる half-hour space の百分比は六〇・三パーセントであつてその數は總數の二一・九パーセントに過ぎないが之は取引時間の八三パーセントの間商業地域の正當な駐車場が完全に失はれる結果を生じた。最大駐車時間の間(即ち自午後一時半至二時)には、許容駐車余地より一〇三二臺も超過した車が縁石に停車した。この時間内では停止してゐた車は駐車地の供給を二七・五パーセントだけ超過してゐる

商業區域を通じて行はれた調査は駐車場の混雑は車輛貯藏の爲の縁石使用から生ずる事を示して居る。

た、且總數の三九・八パーセントは駐車規則の何れかに違反して駐車されてゐた。若しも貯藏が完全に除去されて街路上には單に駐車のみ存するとすれば、甚しい駐車場の混雑

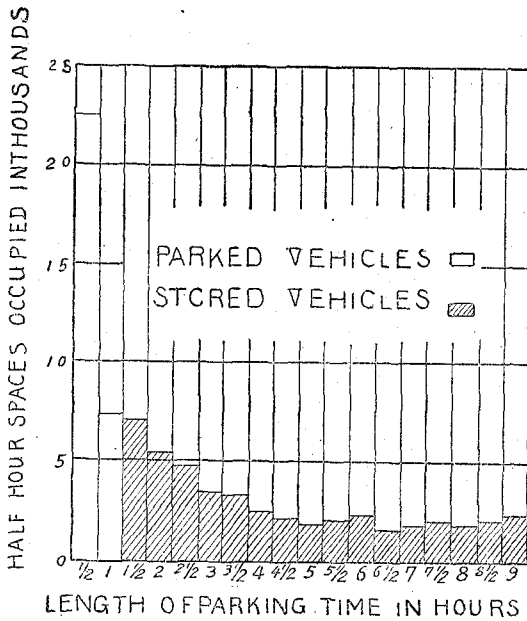


FIGURE 3 — "Half-Hour Spaces Occupied by Vehicles Parked in Street for Varying Periods of Time — Detroit

する空地を生じ供給が九七・四パーセントも需要を超過する事になるであらう。第四圖は取引時間内に於る半時間毎に對する駐留車輛と貯藏車輛との相對的比例を示す、之によれば九時間の中七時間半の間は停止せる車が正當な駐車余地を超過してゐる。之はすべて總數の小部分にしか達しない貯藏車輛の存在に起因するのである。街路上の貯藏は縁石

余地の欠乏を人工的に生ずるばかりでなく停止する場所を求めて遊戈なる所有者の運轉する自動車や、所有者が取引をしてゐる附近を便宜上又は時によつては必要上「遊戈」する運轉手により運轉される自動車により不必要な街路交通を増加する事になる。かくして一種の「移動」駐車が運行する交通に使用されるべき街路上に生ずる。Detroitに於る調査に於

の現状は救はれて、停車最大時期に於て需要が供給の二七・五パーセントも超過してゐる現状に對して一八五一臺に對

て、「移動」駐車の蹴蹴せる程度を決定する爲に計算が行はれた、そして小賣業地域に於ける二地點で得た結果は第一

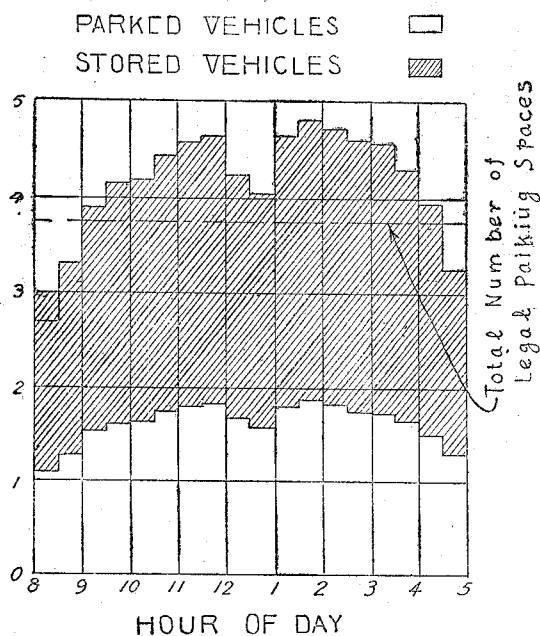


Figure 4 — Distribution of Vehicles Parked in Street Showing Number of Vehicle Parked and Stored at Different Hours Throughout Day — Detroit

Day — Detroit

表に集成されてゐる。是等の状態は他の都市に對しても正確に典型的なものとは云へないが貯藏の目的の縁石余地の使用の惡結果を示し街路貯藏を除去すべき確信を強めるものである。若しも貯藏車輛が法律を以て街路から除かれたならば自動車操縦者が街路に置くよりその中へ入れる事を好む様な氣持のよい駐停用の車庫(又は土地)によつて「街路外」に充分な貯藏の餘地が設置されねばならない事は

第一表 Detroit の小賣商業區域に於ける空車のまゝ流せる私有自動車の量 午後二時より午後六時に至る。

第一、位置	76	360	4.73	24	19.3
第二、位置	188	689	3.66	17	31.4
	空車のまゝ流せる私有自動車の数	同一地點を通過する車数	一臺に對する平均の轉數	一臺に對する最大の轉數	全交通量に對する百分比

明白である。之に代はるべき解決は私有自動車と速力、乗心地及び便利さの同一な大量運輸設備を設けて私有車は下町には一般に用ひられない様にするのであるが然しかゝる議論は此處では論すべき場合でない。