

都市交通問題 〔二十二〕

平 山 泰 治

雑沓地域外に於ける駐車設備

”Parking Facilities Outside the Traffic Zone”

by Austin F. Macdonald

過去數年間に於て多數の米國の都市は雜沓せる下町の商業地域の内部に於ける車輛の駐停に關し、峻烈な整理を實施する事の必要を感じて來た。是等の取締は駐車の特權に對する最惡の罵言を妨げる上に役立つた、然し同時にそれは所有者に對する私用乗用自動車の價値を著しく減殺した。自動車は主としてそれが人々を或場所から或場所へ運ぶ故に有效なのであつて、若しもそれが單に人々を或場所を通過せしめるに過ぎないならば、その機能の半分を遂行

したに過ぎない。交通の進行を常に保つと云ふ事は稱讚すべき目的である、然し自動車は屢々停止せねばならない、然らざれば彼等の目的には何等の目的もない事になる。自動車操縦者の大多數は彼等の商業上の事務を行ひ、買物をなし、又は娛樂の場所へ行く爲に都市の中心を訪れる。彼等の大多數にとつては、商業地域の街路を利用する特權も彼等が適當な駐車の便宜を得られないならば何にもならない事になる。各都市の下町の街路に於ける交通の一部は疑もなく通過交通である、然しそれは常に全體に對し僅かな割合を占めるに過ぎず、——又通過交通は混雜した地域からそらせねばならないものであるから、その量は少くなければならぬ。

自動車操縦者の自由の束縛

自動車貯藏の目的で無制限に街路を使用するのを禁止したならば、一般の都市の自動車乗用者は彼自身が三箇の手段の一を選ぶ必要の下にある事を認めるであらう。第一に彼はその自動車を家庭に残し、他の何等かの彼の目的地に達するより不愉快な手段を見出すのである。問題に對する此の解決は益々廣く行きわたつた承認を受けつゝある。それは道路上の自動車の數を減すると云ふ明白な利益を有してゐる、然しそれは又自動車の大多數をその所有者に時間の大部分事實上無益にすると云ふ著しい不利益がある。都市の自動車乗用者に對する第二の手段は、彼の目的地の附近に適當な駐車地を見出す事である。私的の發案は多數のかゝる場所を準備した。下町の車庫の問題はこの書物の他の何處かで取扱つてゐるから、此處でそれを反覆する必要はないであらう。

都市の自動車乗用者は更に第三の手段を有してゐる。場合に依つては彼は下町の地域から可成の距離に住んでゐる

事がある、さすれば彼は交通の雑沓の周邊に彼の車を運轉して來り、それを便利な場所に駐車せしめ、何等か他の運輸機關、恐らくは市街電車を利用して彼の旅行を完了する事が出来る。かゝる方法は自動車乗用者に對し最小の浪費された時間と最大の利便と云ふ結果を生ずるであらう。而してそれは交通混雜の減少を齎らすであらう。かゝる方法が將來に於て著しい程度まで使用せられるか否かは、主として交通地域の周邊に設けられる設備の性質によるのである。自動車操縦者に對し中心の商業地の外部に於て駐車する様獎勵する事に關しては未だ何にも殆んど行はれてゐない。その代りに大多數の都市は彼等の努力を自動車乗用者をしてその地域に入る事を妨げる様な消極的な仕事に向けしてゐる。然し少數の都市は都市所有の土地内に駐車場を設置した。是等の場所の或物は下町地域の内部に、又ある物はその周邊に位置してゐる。Pittsburgh はその河畔に近く九百臺に對する設備を設け、一臺に對し十仙の日々の料金の徴收をしてゐる。Alton に於てはその料金は二十五仙

であり、Indiana michigan City」に於ては、交通が非常に頻繁であると思はれる日に於てのみ二十五仙の料金を徴收してゐる。多數の都市は無料の駐車場を設けて居る。然し一般に此等の駐車設備を自動車乗用者に對して最大の價値を有し、雑沓を救済する上に最もよく役立つ様な地點に設置する事に對しては何等の企圖が行はれて居らぬ。その代りに彼等の位置は空いてゐる都市の土地の偶然な位置によつて決定されてゐる。

輸送會社は何をなしてゐるか

更に重大な意味を有するのは多數の市街の軌道會社の經驗である。是等の組織は勿論元來自動車乗用者が彼等の設備を利用する様態憑する事に熱申した。そして彼等の中の多數の者はその郊外の終點に廣大な駐車場を設備し、私用の運輸機關から公共の運輸機關への乗換を容易な仕事とする計畫を思ひついた。「自動車を駐めるのは此處、電車に乗るのは此處」と云ふのはこの計畫を益々擴張して用ひ、他の軌道業者より大なる成功を納めた Philadelphia 高速運

輸會社の「スローガン」である。Philadelphia 會社は交通地域の縁邊に沿ひ、都市の異つた地方に三箇の大駐車場を設置し、更に第四の駐車場を特殊な場合に備へる爲打明いた公園の附近に設けた。三箇の常時の駐車場は合計で八七〇臺を許容する、然しその全容量まで充ちた事は今迄殆んどない。夏期の間には約六十人の自動車乗用者が輸送會社の駐車設備を毎日利用してゐる、冬期に於てはこの數字は著しく減少する。二十五仙の賃金は、十五仙の價値のある二箇の電車賃金の貨幣即ち「私造貨幣」を含んでゐる、従つて駐車の実際の費用は十仙に過ぎない。其處には何等時間の制限は存しない、但し自動車は二十四時間以上止つてゐる場合には附加的料金が課せられる。監視人は一晝夜の大部分勤務して居り、駐車場の内の二箇は用品設備——即ち瓦斯、油其他——を備えてある。

他の二三の市街の軌道會社はその規模は更に小であるが同様の實驗を行つた。Baltimore の鐵道及び電氣軌道合同會社約三百臺の車輛を收容する様に設計された駐車場を有

し、駐車及び二回の市街電車の乗車に對して亦二十五仙をとつてゐる。然し Philadelphia. の機關とは異つて、會社は直接には駐車や修繕の設備を管理してゐない。その代りに會社はその土地を個人的な油の會社へ貸し、その會社が給油所を經營し、駐車料金を集めてゐるのである。監視人は注意を拂つてゐる。Boston. の高架鐵道はその終點の

一つの終端に、同様に料金の契約の下に製油會社により經營されてゐる小さな駐車場を有してゐる。此の計畫は亦多數の他の都市で行はれた、然し著しい成功は得られなかつた。少くとも二つの都市、Pittsburgh. Pory's keepie に於ては顧客の不足の爲にそれは廢棄された。Fort worth. の

外邊に於ける駐車場は僅かに五十臺の車輛を收容するものであるが、それも常には十臺乃至二十臺に入れてゐるに過ぎない。料金は徴收せず、且監視人も修繕の便宜も設けられてゐた。Chicago North Shore and Milwaukee 鐵道は汽車を運轉してゐるものだが、その線路に沿つた十五の停車場に駐車場を有してゐる、然し收容され得る自動車の平

均臺數は二十臺少し超えたものに過ぎず、監視人も僅かに一箇の地點で勤務してゐるに過ぎない。

事實上總ての都市に於て駐車場は個人の發起によつて交通地域の外部に設けられて來た。雜沓した地域の周邊に存する車庫及び給油所はその隣接した空地をかゝる目的に賃貸する事が屢々ある。又二三の都市に於ては運輸會社が彼等の線路に近く位置した車庫を設け、適當な有力な宣傳をなして通過する自動車乗用者に對し彼の中心へ行く旅行を電車によつて完うし、彼の自動車を善き預り手に托する様指示してゐる。この招待に對する自動車乗用者の回答は誠意のある事は殆んどない。

微々たる現在の設備

此の簡単な敘述によつても、雜沓せる地域の外部に於ける駐車場の設置は極めて僅かな程度を除いては都市の中心に於ける壓力を救濟する上に殆んど役に立たなかつたと云ふ事は明白である。自動車乗用者は設けられた便宜を餘り廣く利用しなかつた。Philadelphia 高速運輸會社は最大の

成功を納めた、然し之も Philadelphia の交通から毎日僅かに六百臺の車を減ずる事に成功したに過ぎない——然も之は駐車場を利用する總ての自動車乗用者はさもなければ下町に進行するものと假定したのである。而してそれは大膽な假定である、何となれば總ての場合を考へるに、多くの人々はさもなければ彼等の自動車を家へ残して置くかも知れない。Baltimore の交通問題は實際に於て減少してゐない、下町の地域の外部に止められてゐる車輛の數は毎日二百臺を超える事は全く無い。他の都市に於ける實驗も大體同一であつた、Pittsburgh 鐵道會社はその計畫に對し、

三週間以内の試験を試みて後に廢棄した。

それは計畫が元來力が弱く、自動車の所有者の要求に應ずる様にする事が出来ない爲かも知れない。あらゆる大都市の郊外に住んでゐる數千の人々が彼等の自動車に乗つて毎日勤務に都市に來て、それによつて實質的に交通問題を増加せしむるとしても、交通地域の外部に駐車せしむる様彼等を導く事は出来ないかも知れない。然しかく進んで行

はれた實驗はかゝる結論を決して證明してはゐない。何處に於てもこの計畫が正當な試験を経た處はなし。二三の都市に於ては駐車場はそれを「養はう」としてゐる周辺の土地に對して充分な注意を拂はずに選ばれてゐる。他の都市に於てはその事業は餘り一般から認められず、自動車を利用する公衆の大部分は其實験を充分に理解して居らない。又二三の場合に於ては駐車料金が餘りに高すぎてゐた。

如何なる設備をなすべきか

自動車の所有者が混雜した地域の内部に於ては他の運輸機關を利用する様に説服する爲には、彼等に對しそれが單に交通問題の解決を助けて居るばかりでなく、彼等はごく僅かな費用又は無料で高價な便宜を得て居ると云ふ事を理解させねばならない。駐車場の料金は非常に少額にせねばならない——十仙が提案されてゐる。さもなければそれは全然廢止されねばならない。外部に存する駐車場はそれが成功する爲には元來收入を生ずる目的でなく、混雜を救済する目的で經營されねばならない。一般の自動車乗用者は單

に僅かばかり餘分に支拂ふ事によつて、彼の目的地から一乃至二街廓以内の所に運轉して行き、或る中心に位置した車庫の設備を利用し得る場合に於て、都市の中心から數哩も離れた所に彼の車を駐車する特權に對し、巨額の金を拂ふ事はしないであらう。都市の外部及び都市の内部に於ける駐車料金の差違は往復の市街電車の料金より遙かに大にせねばならない。交通の外邊に於ける駐車場は其等の生ずる收益に對して大なる關心を持たずに經營されねばならないものであるから、大部分の私有資本は吸引し得ない様である、其れ故に土地は都市又は市街軌道會社の手に存しなければならぬ。都市は勿論交通を救済する見込のある計畫に對しては強大な興味を有して居る、そしてその設備は電車の乗客の數を増加せしめる可能性がある故に生ずる直接の利益を導く事が出来る。この便宜の經營の附加的の利益はすべての駐車場が軌道に近く位置し、他のそれより不便な土地に存しないと云ふ確實さである。交通混雜の緣邊から餘り離れた所に駐車場を設けると云ふ誤りが屢々行は

れる。自動車乗用者は頻繁な交通と警察の取締とが結合して公共の運輸機關に乗る方が寧ろ安樂で且迅速とならしめる様な地點に達するまで自分の自動車を利用しようと望んでゐる。數哩も外方に離れてゐる駐車場は殆んど彼を引き寄せる事はない。可能な場合には何時でもその場所は種々の要素に對する保護の手段を備へる爲に覆をせねばならぬ。監視人は少くとも一日十八時間は勤務して居らねばならない。彼等は自動車所有者の信頼の感情を著しく増加する、何となれば彼等の存在は明らかに盜難に對する防護となるから。サービスの設備——ガソリン、オイル、タイヤの修繕其他——は各駐車場に残らず設けられねばならぬ。都合のよい状態の下に於てはガソリンの販賣から生ずる利益のみが監視人の給料を支拂ひもしも土地が賃借されて居る場合にはその土地の借地料をも支拂つて尙餘りある程でなければならぬ。

この計畫の最も重大な要素の一つは廣く普及せしめる事である。自動車の乗用者は最早彼の車を都市の内部まで全

距離を運轉して行く必要はなく、交通の縁邊に駐車して彼の旅行を市街電車によつて完了する事により、困難、遅延、冗費及び事故の危険を避ける事が出来ること云ふ事實を意識に常に明らかに銘じて置かねばならない。駐車場の開設以後の一月又は六週間の間は宣傳の爲に可成りな金額を費す必要があるかもしれない。然しこの費用は直ちに正當なものとなるであらう、何となればそれは如何なる場合に於ても反覆される必要はないから。即ち若しも自動車乗用者が一度混雜した地域に於ては公共の運輸機關を利用する習慣を作つたならば彼は元の旅行の形式に戻る恐はない。

小都會に於ける不必要

五萬乃至は十萬の人口を有する普通の都市に對しては、交通の縁邊に於ける駐車は殆んど必要はない。下町の地域は比較的小さくて、その附近の街路上に於て無制限の駐車が行はれてゐる。中心地域の内部に於てさえも寛大な時間の長さが駐車に對して許されてゐる。一時間及び二時間の制限が一般的である、そして大部分の自動車乗用者は一時

間の中に自分の用事を完了する事が出来る。駐車の特權を四十五分として居た一都市の商業地域に於て最近行はれた調査によれば、平均の駐車時間は三十分以内である事が分つた。交通の縁邊の駐車場は極端な交通混雜に對する部分的な療法である、然しかゝる混雜が存してない場合にはこの療法は適用される必要はない。

然し乍ら大都市に於ては、停止してゐる車は最も重大な問題を示してゐる。強力な駐車が必要である事が分つた。それに二三の都市は取引時間の間、又は交通頂點の時間の間全く駐車を禁止してゐる。混雜せる地域は益々廣い面積まで蔓つて行つて、かくて自動車乗用者の困難を増加せしめてゐる。かゝる状態の下に於ては交通の頻繁な地域の外部に於ける駐車設備に對し從來より一層廣い實驗をなす事が賢明の様に思はれる。此等の設備は適當に經營せられ、廣く宣傳せられたならば郊外の自動車乗用者に對し強い吸引となるであらう。そして若しも郊外の自動車乗用者が中心の商業地域の外部に自分の車を止めて置いたならば交通の混雜は遙かに重大でない問題となるであらう。