

# 論 説

## 道路交通の改良に就て

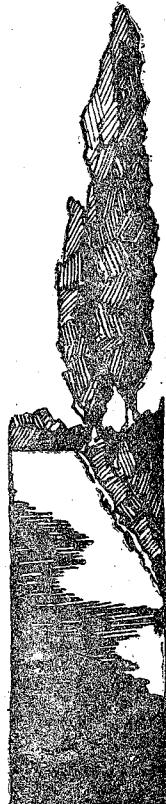
樺 崎 敏 雄

### 目 次

- 一 道路だけは歐米に劣つて居る
- 二 我國古代の道路
- 三 オリヂナリティーを發揮せよ
- 四 道路改良顧問會を設置せよ
- 五 倫敦交通顧問委員會の仕事

### 一 道路だけは歐米に劣つて居る

我國最近の物質文明の進歩は、正に刮目に價するものがあり、強ち歐米先進國の夫れに劣つて居る



ものでは無い。一體日本人の悪い癖で西洋と云へば一概に優ぐれて居る様に思つて居り、西洋人となれば何でも崇拜したがる傾向があり、日本人などが先方へ行つた處で一向歓迎もされぬのに日本人や日本の新聞は外國人の歓迎に大童の態で全く苦笑の外は無い。全く新開地氣分殖民主地根性である。だが西洋に行つて見れば、全く案に相違して、大抵の事は日本の方が好い。今日西洋に視察や留學に行つての第一の収穫は如何に西洋がつまらぬかと云ふことを發見する點に在るのである。

勿論多少の参考にはなる。どんな國でも何か特長は持つて居る筈だから。だが斯様な事を正直に云ふと、折角の洋行の箔が剥げるから、日本へ歸つてからは斯様なことは云はない方が俐巧であるかも知れぬ。西洋にては斯々なり、日本人たるもの豈奮勵せざるべけんやてなことを云つた方が日本人の氣分には適する。即ち日本人はそう云ふ話を聞くことを期待して居るのである。情ない次第と云はねばならぬ。

さて實際は左様な次第であるが道路だけは遺憾ながら西洋の方が好い様だ。西洋と云はず、歐洲航路の沿岸に在る香港や、新嘉坡や、セイロンのドライブ道路は素敵である。殊に新嘉坡からデヨホル州の方へ椰子の林を縫つて時速五十哩近くでコンクリート道路をドライブする快適は、忘れ難き航海日誌の一つである。セイロンからカンディ湖まで七十哩の道路も全部鋪装されて居た。歐洲で假に倫敦、巴里、伯林の三都を探つて見ても、何づれも東京の道路より道路面積が廣い。此三都を比較すれば伯林の道路が一番颯爽として居る。新らしく清潔で町並も整然として居り、辻々に街路

名を示す立札も在り、街路樹も程よく發育して手入れも届いて居り、兎に角歩いて最も氣持ちが好い。巴里の街路は町そのものと同じ様に、如何にも古寂びた感じが在り、時として不潔の點も在るが、人道乃至散步道の廣々とした箇所が尠くは無く、町の氣分と同様に道行く人を呑氣にさせる點が在る。倫敦の街路は最も不整頓で、此處で地圖を頼りに町名などを見付け様と思つても大骨折りだ。然し東京にしても明治神宮内の道路の如きは何處へ出しても恥づかしく無いものである。又歐米では都市のみならず郊外でも隨分好い道路を持つたところが尠くない。

## 二 我國古代の道路

私の考へでは、日本の古代の道路は案外進歩して居る。西洋人と云ふ人種は、日本などに關する知識皆無で、大多數の人間は今でも日本を未開國と思つて居り、譯の分つた小數の人間でも、日本の進歩は此處數十年の話で、其以前は野蠻酋長の國位に心得て居る。否日本人でも日本の文明の進歩は維新此方位に思つて居る人間が居る。大違ひだ。日本のあの王朝時代の優雅な文明は中々同時代の西洋などが足許にも及ぶものでは無い。千有餘年の寧樂の都や平安城を考へて居るが良い。之等は既に立派な大都會であつて、道路計劃も整然として居り、柳や櫻などの街路樹さへあつたのである。「見渡せば柳櫻をこぎませて、都ぞ春の錦なりける」とは京都の夫れを歌つたので、全く優美な光景である。「青丹よし奈良の都は咲く花の匂ふが如く今盛りなり」と歌つてあるのを見れば、春光を浴び、花に

埋れ麗人の行きかふ寧樂の町の街路の様さへ眼に見える様では無いか。千年的昔の倫敦や巴里は漁子町や丸太小屋の村に過ぎぬ。紐育などは人喰人種の巣窟なんである。今日日本人は西洋人の言葉の Garden Cityなどを譯して庭園都市などと得意になつて居るが、日本には千年も前から花の都と云ふ立派な單語が在るのだ。庭園都市などとは俗惡極まる術語である。

夫れに當時は今日の様に道路を破壊する交通機關は無く大抵は歩行者のみで時折思ひ出した様に馬が通り、牛車が通つたに過ぎないのであるから、歩行者に取つては今日の東京の道路よりも寧ろ好かつたと考へられる。

### 三 オリヂナリティを發揮せよ

斯様な次第であるから道路行政當局は道路の築造改造に當つても獨自の創造を念とせねばならぬ。夫れは道路計畫なり築造技術に就て西洋を参考とするは勿論のことながら人眞似ばかりは感心しない。其の爲めに次ぎに述べる様な顧問會設置の必要も在るので顧問會の委員は或は實際に卽し或は理想に基礎を置いて、交通當局を鞭撻せねばならぬ。

### 四 道路改良顧問會を設置せよ

在日本にも之に似たものはある様である。勅令二八一號の道路會議乃至勅令二四五號に依る東京

市の道路評議會の様なものである。だが自分はそんな月並のものを意味するので無い。東京市に之を置くものとして東京市長は可及的其の決議に従つて市内及郊外即ち大東京内の道路の新築改築を實行すべきものとする。それには東京市長は規定に従つて現に市内の道路一切即ち市道のみならず國道及府道を管理して居るのであるが此規定は之を大東京區域内に及ぼすものとせねばならぬ。

委員は各方面の權威を網羅すべきである。即ち委員として、内務省、鐵道省、遞信省、陸軍省、警視廳、電氣局、運送業者、交通學者、交通史家、實業家の間から各代表者を出だすものとする。そして交通學者と實業家は各三名位とし、他は各一名でも充分であらうと思ふ。從來此種委員會などは役人が多いのであるが、役人は更迭も多く、又氣分から云つても事務的であり、常識的であり、創作的で無い。如何にも民間有識者の方が事物考慮の時間的餘裕もあり、面白いと思ふ。中には時として途方も無い意見が出るかも知れぬが、夫れが面白いんである。殊に實業家として成功して居る者などの中には、鍊れた好い考へが無いとは限らない。然し委員中に市會乃至府會關係の者を加へることは一考せねばならぬ。

顧問會の仕事としては毎年四月から三月迄を一年として、此間に調査乃至議決した事項を東京市長に進言するものとする。調査事項は種々あるであらうが、(一)市内乃至郊外路線の計畫決定(二)他種交通機關との連絡關係、即ち鐵道河川等との連絡(三)空中襲撃と道路との關係(四)交

通危險の防止問題、(五)特別の交通施設を施すべき箇所の發見、(六)街路樹、照明其他の改善研究、等々である。殊に郊外地道路の計畫確立の如きは、極めて緊急であつて譬へ財政の都合上道路の築造は遅れたところで、路線の豫定計畫發表の如きは、焦眉の急と云はねばならぬ。然らざれば他日大東京は過般東京の復興事業の經驗した様な面倒を又繰り返さねばならない。そして之等郊外路線の築造費用に就ては土地開發の結果一躍多大の値上りを満喫した郊外地主に相當多額の金額を負擔せしむべきであつて、市内沿道の貧弱な小借地人などに寧ろ今日苛酷とも見られる甚大の受益者負擔を課して居ることに比較して、之は極めて當を得た政策だと思ふのである。之は一例に過ぎぬけれども、其の他委員が市内交通の現状を常に觀察しながら會議調査を重ねたならば、其の得るところ決して鈍くは無いと信する。

## 五 倫敦交通顧問委員會の仕事

之は千九百二十四年倫敦交通條例の規定に従つて設けられた委員會で、一年に涉る調査の結果を交通大臣に報告する委員會である。茲に千九百二十八年十月一月から千九百二十九年九月卅日に涉る一箇年の報告を基礎として、此會の仕事の要點を觀察して見よう。

委員は全部で十九人である。之等委員は各方面から任命された者であつて、内務省二人(内一人は警視廳代表)、倫敦市部代表九人、交通省五人(内四人は倫敦關係の鐵道、地下鐵、乗合自動車各會社及車輛

協會の各代表者、労働省三人(交通労働者を代表す)と成つて居る。そして此一箇年間に會合を開いたこと十六回、小委員會の開催度數は夫れ以上で、或る小委員會の如きは二十二回の開催である。尙此外に委員會は頻繁に道路及交通狀況の實地検分を行つて居る。

該報告書に依れば委員の調査建言は隨分多岐に涉つて居る。即ち、交通事故、特定街路の改善、軌道の修築、交通妨害、通行止、照明街路廣告、空車、駐車場、停留場、辻、横斷歩道、街路名、其他の事項に涉つて居る。夫等の事項に就て一々要領を茲に誌すことは紙面の都合上避けるとして、一例として交通事項に関する調査報告の結果を傳へること、しよう。

報告は先づ交通安全に就て公衆教育の必要なことを認め、講演、活動寫真、ビラ等の費用として基金の必要を唱へ、又倫敦市の過去八年間(千九百二十年から二十八年まで)の事故數二千九十九を地圖上に赤點を附して其箇所を指摘し、之を市中到る處適當の箇所に貼付して諸人の注意を促がすことを高調し、殊に小兒の交通事故に就ては詳細の報告を與へて居る。即ち事故の月日時、小兒の年齢、性、事故車輛の種類、事故惹起の事情に就ての統計を掲げて居る。そして委員會は次の進言を試みて居る。即ち、

イ 事故統計に就ては、兩親乃至保護者は深甚の注意を拂はねばならぬ。殊に四歳乃至九歳の小兒及小兒自轉車の使用に就ては特別の警戒を必要とする。

ロ 學校往復の小兒の保護に就き教育當局の注意を喚起する。即ち學校集中の計劃實現に際し

ては児童の通學往復の點に就き考慮せねばならぬ。又地方行政廳は児童の爲に芝生道路を築造し成るべく児童に公道を歩るかせない工夫が肝要である。

六 地方行政廳乃至教育當局は放課後校内で行ふ児童の爲めの娛樂運動を助長せねばならぬ。ニ 地方行政廳は十四歳以下の小供の爲め凡そ半哩毎に五十平方呎の遊歩場を設ける必要がある。此爲め明地乃至價格の安い土地を物色せねばならぬ。

尙之等委員は進んで街路の實際を調査し、大改良は多額の費用を要するけれども、詳細研究の結果の小改良は小額の費用で事足る旨を力説して居る。又委員は電車停止の際に通過自動車の停止は必要なきものと認めるが、停留場に起る幾多の危険防止に就ては未だ成案を得ないと告白して居る。又委員達は一定建物を連絡する地下道の必要なことを力説して居る。東京で云へば新宿二幸前ほ  
てい屋前、日本橋三越前の如き地點であらう。

以上委員の報告は其一部の交通危険防止問題に關した點であつて、全部としては相當廣汎な調査報告である。實際かかる方法は極めて有益であつて我東京に於ても此方法を探られんことを要望すると同時に、順次少くも六 大都市には之を及ぼす必要があらうと思ふ。只返す返すも避くべきは此等委員の氣持の上に政派的俗惡的事務的一時的官僚的の分子が力を及ぼさないことである。我等は現代日本の之等の氣分には全く厭きて居る。熱心な創作的な、根本的な、交通乃至道路改良計畫の現はれることを望んで已まぬ次第である。