



漫 録



道路に關することを

池 本 泰 兒

吾が國在來の橋梁に就て

吾が國の在來の橋梁は、材料の關係もあつたのであらう。主に木橋で其の他のものとしては、舟橋、吊橋、石橋などが用ひられてゐる。木橋のうちで一番多かつたであらうと思はれるものは、現在でも最も多く用ひられてゐる處の木橋の型である。

唯其の反りの寸法の出し方には面白いものがある。それは『北齋新雛形』と云ふ書物に出てゐるものである。北齋とは、葛飾北齋で、有名なる浮世繪畫家である。寶曆十年

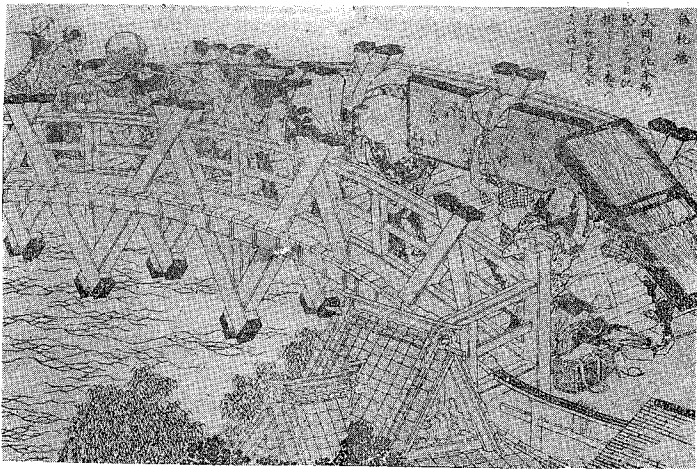
九月江戸本所割下水に生れ嘉永二年四月、九十歳で歿した。其の作品中『富嶽三十六景』等は入神の妙技と云はれるものである。私は牧博士のお宅でそのうち『山下白雨』といふのが掲げられてゐたのを見たことがある。

『北齋新雛形』は工作の参考書として彫師工人の爲に作圖したものである。其の序文に「一失一能各造化の命する處、必ず用る時あらば、混山の片玉、桂林の一枝と誇む事を思ふのみ」と書いてある。天保七年春の作品で、七十七歳の時である。

其の橋の反りに就ては次の様に書いてある。「橋の反りを

畫くには、向ふの岸よりこなたへ圖の如く水繩を引きわた
し、其の繩の垂るみをつもりて格好
をつくべき也。河の幅長短に依り水
繩の目方にてたるみ不同あり。その
たるみ中程にて何丈何尺とつもり
て、其のたるみたるを上に打ちかへ
して橋のそりとなすこゝろにて畫が
くべし。されば長きは反り高く、短か
きはそり低くきと知るべし」とある。
圖面は唯水繩を張り垂んだ處が畫い
てあるのだから此處には略した。

尙此の本にある無杭橋と吊橋と舟
橋との圖面とを掲げる。無杭橋は其
の力がどう働くものか私は未だ考へ
て居ない。舟橋に就ては末篇に出る
ものゝ略したる仕方とあるが私は未
だ其の末篇とか云ふ書物を見たことがない。橋の反りの處



無杭橋 (北齋筆)

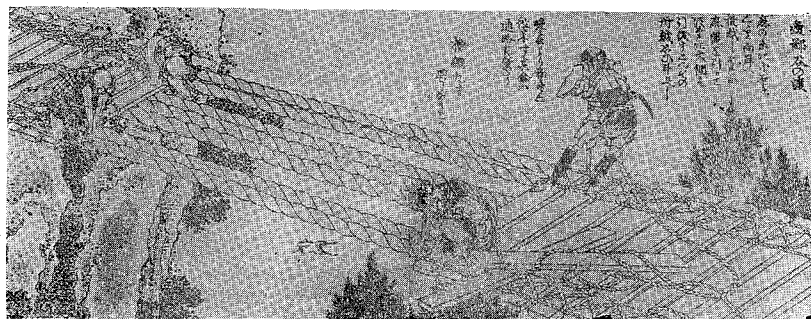
にも、そりはしは丸の一部をとるのであるが尙唐やうの畫
き方もある。末篇橋の編に委しく
いふべし。とあるから、其の末篇
があれば面白いのであるが、未だ
求め得ないで残念に思つてゐる。
尙之れ等の圖の人物は添へ物に過
ぎない。

又北齋には文政末の作品に『諸
國名橋奇覽』として十一圖がある
其の畫題は、山城嵐山渡月橋、上
野佐野の舟橋、下野雲のかけ橋、
飛彈越中つるはし、周防錦帶橋、
岡崎矢矧橋、龜井戸天神大鼓橋、
安治川口天保山、攝州天滿橋、越
前福井橋、三河八つ橋である。
其のうち、周防錦帶橋と、上野
佐野の舟橋、龜井戸天神大鼓橋の圖を擧げて見る。このう

ち錦帯橋は實物を見て畫いたものか知らと思はれる程橋の構造に於て違つてゐる。

錦帯橋は山口縣岩國町の錦川に架せられてゐる。岩國町と玖珂町間は、大正九年以降國庫補助を受けて改修せられたのであるが其の新設國道が錦川に沿ふて改修せられたのであるから、錦帯橋の左岸橋臺は丁度其の新設國道上にある。この橋は今から約二百六十年前に架せられたものであるけれども今日の學問から云つても、合理的に設計されてゐて實際驚異に値いすべき建造物であるとも云へる。

橋長百二十五間、幅員二間七分の木橋であつて中央三橋は徑間各々二十五間の拱橋で五列の木拱で組立てられ拱の一番高い處は水面から十三間あると云ふ。兩側の二徑間は木の橋脚を持つ大鼓橋である。



邊 鄙 谷 の 渡 (北齋筆)

岩國藩主吉川廣嘉公の創設になるものである。錦川は暴雨洪水の時は急流になつて、其の渡船は數日間も斷たれ横山の居城と岩國の方とを連絡が出来なくなるので、其の警備上からも、どうしても架橋の必要があつたのである。廣嘉公は一日かき餅の焼けて弓状になるのを見られて拱橋の暗示を得られたと傳へられてゐる。又箸を集めて組み立つとも云はれてゐるから其の模型も造られたのであらう。遂に造橋の法を得られて兒玉九右衛門なる者に其の法を授け架橋の計畫を樹てられたのである。

延寶元年六月八日卯上刻に橋脚鋤初めをせられた。廣嘉公は此の普請中は附近の萬屋谷奥に家を構へ、常に此處

に來られ、弓曲の狀を擬して其の形を定められたといふ。

に迫り合せ其の表面を、窪形に仕上げたものである。

同年十月一日に五橋共完成し十一月三日に渡初めの式が行はれたのである。

處が延寶二年甲寅五月二十八日前夜より大雨が降つて洪水となり辰の下刻に水勢最も盛んとなり、中央橋脚が崩れて中央の三橋は共に流失した。其の時西方にある橋脚だけは壊れなかつたが之れは湯淺七右衛門の築く處であつたので、更に延寶四年に七右衛門と米村茂右衛門との二人を近江國は遣はして、戸波駿河なる者に要害石垣建築法を學ばしめた。この橋梁の下流河床敷石は戸波流と云はれてゐる。敷石を上下二層の捨石とし、生松の亂杭を打ち廻わし、其の間に割石を小端立



（北齋筆） 橋 船

延寶四年六月一日に再び起工した。中央の四箇の橋脚は水勢の衝突を考へて其の形を夫々少しづつかへて居るが、高さは四間であらう一間六分は根入りである。基礎には生松が敷かれてゐる。橋脚の周圍は九丈七尺六寸ある。積石の相接する處には孔を開けて鉛を嵌入し密着せしめてある。尙橋脚石積の内部は空虚とし水が自由に抜ける様にして漲水の時に水壓を減んする様にしてある。

橋桁の橋脚内に止る處は大なる切石を用ひて之れに突き埋め橋の刎ね出すのをおさへてある。拱肋は支臺より中央に向つて次第に其の厚さを減んじ所々に帯

鐵物で巻き付け、各材の結合を堅牢ならしめ尙鯨も用ひられてゐる。

木構造として妙味を極めて居るのは、五列の拱肋を貫通して、之れに直角に多數の橫梁を取付け、且つ拱肋の兩面より鞍木として屋根形を倒したる形に二本の木を垂下して、鐵箍にて桁に釘着するもの百五十箇餘を具備する點であつて、之れで荷重の加わるに従つて拱肋材を自ら堅め付けて力を拱全部に傳達せしめ、其の構造を堅牢にするためのものであらうと思はれる。桁と桁との間に十字木（檜）を八十個ばかり挟むである。之れは橋梁の左右への振動を制するものである。

材木は製作に先だち數年前に伐採して置き且つ敷板は日

に曝し雨に濡らし、且つ兩側を槌撃して壓縮せしめて用ひ、

造作後濕氣を受けて、木が膨脹して板が密着し隙間の生じない様にしたと云はれてゐる。

延寶六年十月十五日に竣功し十一月三日に渡初をしたと傳へられてゐる。

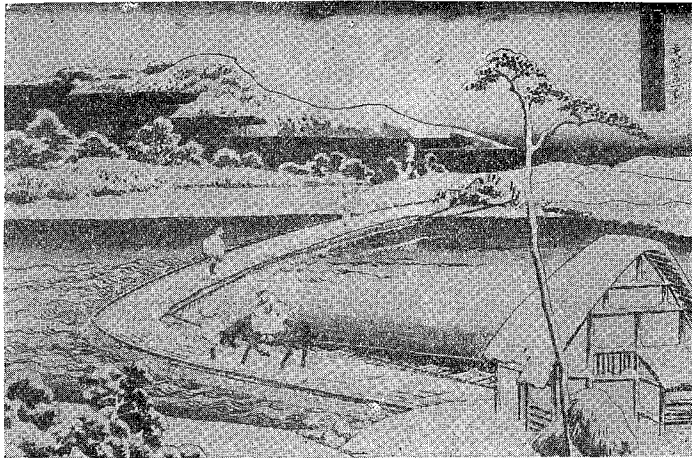
錦 帶 橋 (北齊筆)

錦帶橋は拱橋であるが、山梨縣北都留郡大原村の桂川に架せられてゐる猿橋は、木造の突桁橋である。現在は國道橋となり且つ本年營造保存物に指定された。處がもう腐朽して既に突ばり棒もされて居る程だ。それで昭和七年度の直轄國道改良工事として之れを改築することになつて居る。

猿橋の寫眞と廣重の畫いたものを掲げる。風景畫家とし

ての廣重は餘りに有名である。寛政九年江戸に生れ、安政五年九月六日六十二歳を以て歿した。猿橋に於て『御伴の數の記』には次の様に書いてある。

『猿橋は長さ十七間、幅二間の板橋なり。削りたてたるが如き巖の上にわたせり。橋の上より水際まで十二三間、水際より水底までまた十二三間なりと云へり。橋の上より見おろせば、岸のなかはらばかりより生出でたる木ども、あまそよりそよりたちて、いと暗う茂りたる中より、一筋の瀧津瀬響きもさやかに轟き落つるか、これも五六丈もあらん。岸よりすこし降りて、橋の裏を見る所あり。此處より仰ぎ見るに、橋柱立つべき所ならねば、兩岸より巨きなる材を、雁の並び行くら



(筆齋北) 橋舟の野佐野上

上に板を伏せたり。其の巧みなることを目を驚かせり。』

又名勝誌には『昔智ある人、猿の樹梢をつたひ渉るを見て、造り初めたる橋なり』ともある。

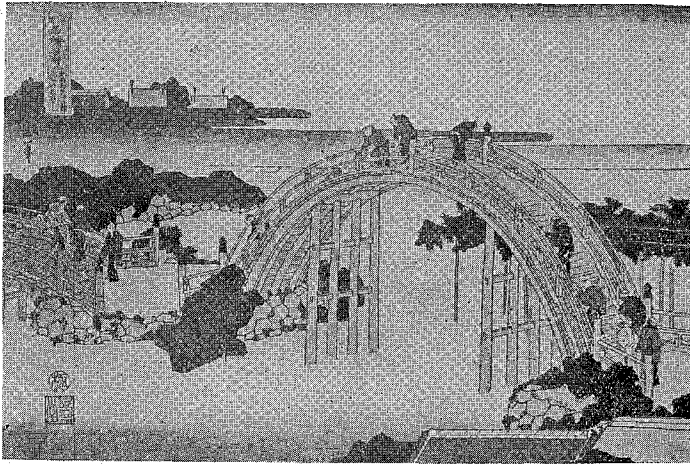
其の構造に就ては大體次に書く舊愛本橋に似たものであるから夫れを参考にせられたい。私は汽車の窓から二三度見たことがあるばかりで、未だ近よつて詳細に調べたことはない。

猿橋の名は嘉祿二年（西曆一、二二六年）の文書にあると云はれ又應永三十三年（西曆一六二六年）頃の鎌倉草紙にもあるといふ。又

橋畔には寶曆五年（西曆一、七五五年）に建碑せられた『猿

「橋記」と云ふのがある。又『行囊臆記』には、『近年猿橋の
人家に石塔を掘出す。一は貞治六年
(西曆一、三六七年) 一に應安七年
(西曆一、三七四年) の銘文あり』と
ある。

東京土木出張所猿橋測量事務所主
任岩井芳通氏に調らべて頂いた處に
依ると天文二年(西曆一、五三三年)
に兵火の爲め燒落ち、天文九年に架
替へられた記録はあるが夫れから後
二百八十年間程のことは全く不明で
更に文化十二年頃(西曆一、八一五
年)に架換へられた仕様書は明瞭な
ものが残つてゐる。夫れに依ると高
十七間、長十一間、幅十一尺、次で
嘉永四年春(西曆一、八五一年)栗
材に依つて、又明治十三年三月にも共に前同様の寸法に依



り架換へられ、更に明治三十三年九月に高十七間、長十七

間三分幅十六尺一寸に架換へられ
て現在に至るとのことである。

日本三奇橋と云はれるものは、

上述の錦帯橋、猿橋の二橋とあと

一橋であるが、其の一橋に就ては、

木曾の懸橋だと云ひ、信濃國水内

郡水内村犀川に架する水内橋だと

も云ひ、越中國下新川郡愛本村に

ある黒部川に架する愛本橋だとも

云ふ。

龜 戸 太 鼓 橋 (北齊筆)

木曾の棧橋に就ては、『和漢三才

圖會』に、『木會棧かひはし 木會路の山

川、兩岨より之を掛け渡す。昔の

棧は藤蔓を用ひて之を縛り、大鐵

鏈を以て桁となす。近頃尋常の橋

の如くす。而も橋杭無きのみ。』とある。位置は信濃國筑

摩那島居峠より西南し、中山道中に屬し、福島と上松との間駒ヶ根村沓掛にあるとのことだが私は未だ見たことがない。

尺廣さ一丈四尺、水面を離るゝこと五丈餘、慶長十六年（西暦一、六二六年）此の邊の郷士沓坂仁右衛門、鹽入志摩の守などが架けたる者とぞ」とある。

慶安元年（西暦一、六四

此の橋は明治四十一年に工費五、五五七圓で吊橋に架換

八年）、尾州侯有司に命じ

へられてゐる。徑間

て架設せしめ、寛保年間

一五四尺、幅員一

（一、七四〇年）に修繕を

尺、設計者は田中大

加へたるものであるとの

伸、矢部與一郎の兩

ことだ。

氏である。今橋名は

現在は吊橋になつてゐ

久米路橋となつてゐ

る。其の寫眞を出して置

る。この名前は相當

いた、

以前から呼ばれてゐ

水内橋に就ては『奇區

たものである。

一覽』に、

次に愛本橋である

『水内橋は兩岸岩石、河水を挟みて迫りたる所に架す。河

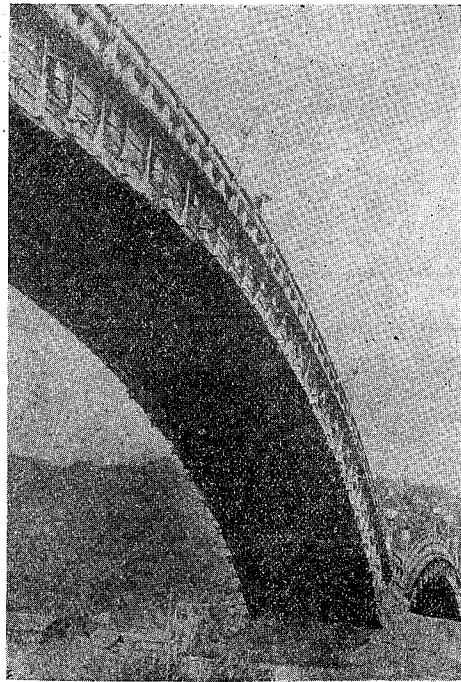
元は木造突桁橋であつたものを、木造拱橋に高田雪太郎氏

崖高し。先西より東へ棧道を造ること五丈四尺、それより

の設計に依り桑山次作氏監督の元に明治二十三年に起工し

回りに南へ梁を出すこと九重にし、橋を乗架す。長十丈五

二十四年九月竣功したものである。橋長三五三間、徑間

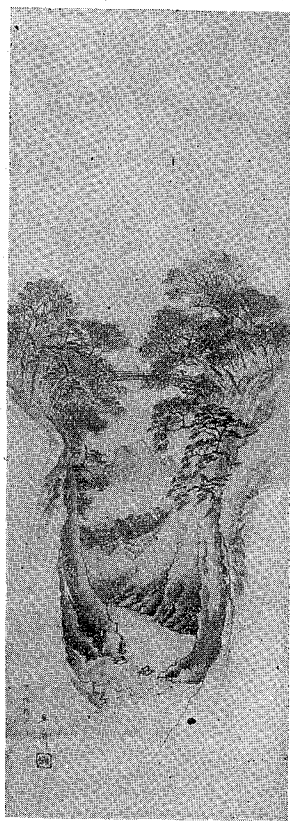


二五三間、幅員は一・九尺、工費は一〇、二七五圓である。之れを更に大正八年にブラット型曲弦鋼橋に架換へられた。徑間一七二・〇三呎、幅員二六・六呎、工費六八、二二七圓である。

當初高田雪太郎氏が木造拱橋に架けられる際、舊橋の工法を調査して次の様に述べられてゐる。

『愛本橋は越中國下新川郡愛本村に於て黒部川に架せる木造懸橋（一に刎橋と稱す）にして、古來北陸道中の名橋なり。

架橋の創始は明曆二年（西曆一、六五六年）にありて、今を距ること二百三十八年前、加賀國主匠官を遣はし、之を築造せしめ、爾來二十年乃至三十年毎に腐朽に至れば、同じく匠官を遣はして改造し來り、終に文久三年に架設したる



もの二十九年の久しきに耐へ、明治二十三年に及び、全體朽敗して支持すべからざるに至れり。於是復改築の計畫を立て、同年四月起工し、翌年十月全く竣切を告げたり。創始より幾回修造するも未だ會て其の構造方を改めたることあらず。殊に數多の巨材を用ゆる所の刎橋にして、修築毎に其の艱苦尠からず。且つ一二

人の人命を亡はざること無かりしと云ふ。這回は之れを改め木造拱橋となし、材を減じ費を節

することを得たり。先に舊體を毀除するに當りて其の構造法を閲するに、往古の技術として見るべきものあり。因て茲に其の概形を圖し、併せて工法を略叙し參考に供せんとす。

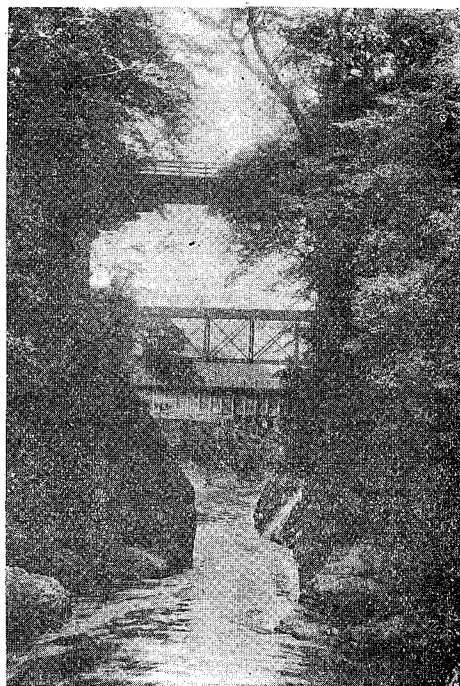
本橋の位置たるや、黒部川山門を出づる處にありて、兩岸の山陵相迫り斷崖相對峙し、河幅僅かに二十有七間に過ぎず。自是上流は兩岸共峻巖絶壁にして道路を開き難く又下流は河幅太だ廣潤にして、尙且つ激流紛亂なれば架橋すること甚だ危険なり。蓋

し是を以て特に此の地を選び、架橋せしものなり。

舊橋延長二百有六尺にして、其の中央部百五十四尺、幅十二尺、兩端駒除の部、各二十六尺、幅二十四尺、兩岸橋臺の基礎は天然の岩石に據り、前に柱五本（椶材二尺二寸

角）を立て、之れに枕梁（椶材二十八尺二寸角）を据付け、

其の後部に於て岩石を斜めに掘り下げ、之れに據つて九本の斜材（元刎木）（椶長さ七間一尺七寸角）を起し、屏子形



に列置し、前記の枕梁に戴せ川上に突出せしむ。

又之れに左右の動搖を防ぐ爲振留二本を斜めに組付け、中央及び左右の元刎木の上に長材を重ね、川中に突進せしめ如是従つて重ね従つて突進し、五個重ねて、兩方の刎木相

迫り僅かに中央七

間を刺すに至り、

之れに三本の太桁

（杉長さ八間厚二

尺二寸、幅一尺一

寸）を架す。刎木

の根元には數個の

横棧を附し、之れ

には大石及び土砂

を戴せ、全體を壓

して確然動搖せざらしめ、其の前面左右共に岩石又は川石

を以て石垣を築き橋臺と成す。重ね刎木は長さ四〇尺乃至

六〇尺（厚一尺一寸、幅一尺一寸）の木材を繼ぎ合せ、平

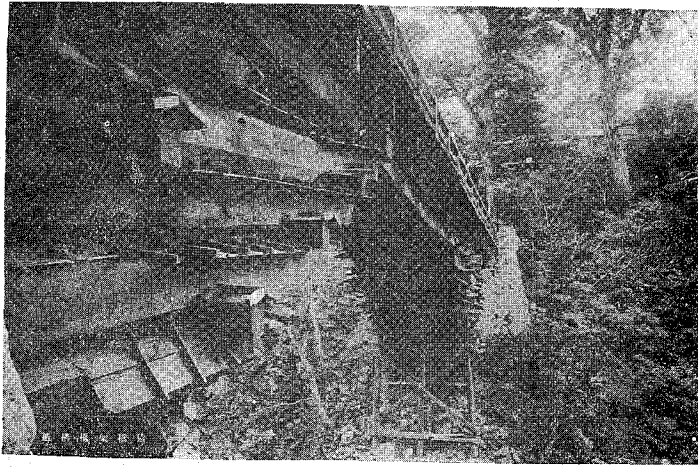
橋 鐵道橋と水路橋と
最上部に猿が居る

鐵絲及び板鐵を以て巻き、鐵紙を以て打付け、平木の上檜受木を附し、之れに六尺八寸毎に枕梁を据付け、其の上檜柱を立て縦横貫板を通し、柱上梁を置き桁を並べ、尋常橋梁の如く、之れに橋板を打ち欄干を附す。駒除の部も亦略之れと同様なり。』

實際この様な昔の橋も次第になくなつてしまふのだから、上記の様な記録だけでも残して置くと云ふことはいゝ事だ。

道路の研究に就て

土木局へ次の様な手紙が来てゐた『一學生よりお尋ね致します。改正せられました師範學校制度に伴つて増科課目の制度が今回新らしく實施せられる様になりました



た。就ては私は日本地理のうちの交通方面を研究することに致しましたが、鐵道、航路等は調らべるのに其の材料も容易に手に入りましたが鐵道と密接なる關係のある昔の道路即ち街道に就いては良い材料がないので困まつて居ります。今二十萬分の一の地圖から昔の街道を拾ひ出して鐵道との關係を附けるとしたら容易な仕事ではありません。

若し貴局に昔の街道の名と、それが何の爲にどう云ふ目的を以て利用されたかと云ふ様な事が列擧してある參考資料があれば御教示願ひます。其の資料が貴局にない場合には、昔の街道に就て研究し

たる著書が市場にあれば其の著者、發行所、價格等をお知

らせ願ひます。先はお尋ねまで。亂筆を謝します』

偶然にも其の手紙を見ることが出来たので私が其の返事を出して置いた。

『あなたの御要求なさる様な書物は今の處ありませんが先づ次の様な書物を御覽になれば、吾が國の道路の沿革は大體お判りになりませう。

一、上代驛制の研究。二、大日本交通史。三、江戸時代の交通文化。四、日本交通史の研究。

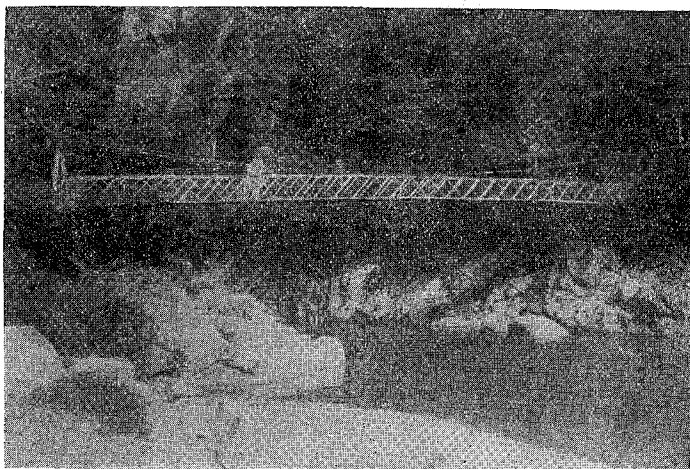
あなたの要求せられるものを得られるにはあなたの云はれてゐる様に參謀本部發行の二十萬分の一帝國圖又は、五萬分の一地形圖から拾ひ出されると云ふ方法は、今の處一番簡単な方法です。

尙あなたは道路は過去の交通機關である様にお考へる様

に見えますけれども、唯今に於ては道路は決して鐵道以前の交通機關でなく、寧ろ鐵道より一步新しい交通機關で、自動車發達は近時著しいものがあります。

橋 棧 の 會 木 の 在 現

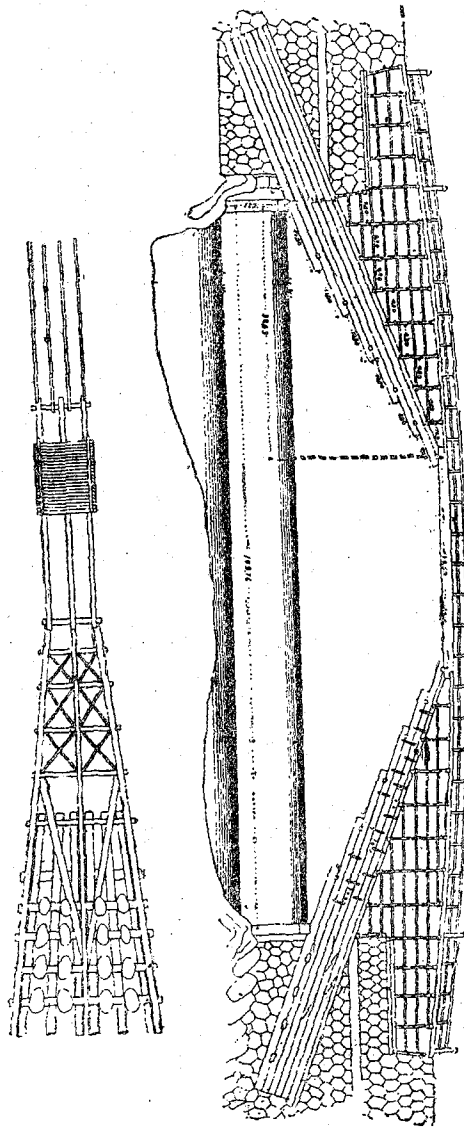
交通に就てあなたが研究されることに就ては、過去の街道に就て調べられると云ふでなく、現在の道路交通に就て充分に御研究せられる様お願ひします。道路法に就て、吾が國の現在の道路網、之れには國道、指定府縣道、府縣道、町村道、街路等のあること、國道は四十近くの路線があつて吾國を殆んど覆ふ幹線道路網をなしてゐる状態等を、又近代道路築造の方法等を調べられる様に願



ひます。

私は十年近く道路に就ての事務をやつてゐます。又道路の沿革に就ても調べては居ります。然し未だ判らないこと

以上の文章だけでは、未だ私の云ひたいことを書き盡して居ない様な気がする。道路を研究しやうとする人の一人でも多いことは、私にとつては嬉しいことだ。夫れで私



橋の構造の断面図

だらけです。興味だけで御研究なさるには相當の御努力を要することと存じます。一層の御精勵を希望いたします』

と書いた。

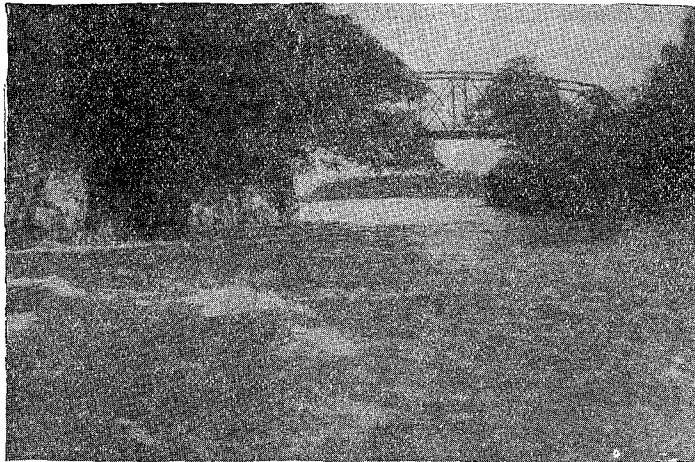
の普段から考へて居ることを此處で述べて見たい。道路と云ふものに、ほんとうに興味を持つて居る人には、道路に關んしたものは何んでも面白いものだが、一般

には割合に興味のないものである様だ。道路史なんてものがあるのかなどと云はれたこともある。

鐵道、航路の如く新らしい交通機關で新しく發達したものは調べも容易であり、其の築造の當初から最近の學問に依つて偽されてゐるから、其の報告類も多い。處が吾が國道路に於ては、三千年の餘の歴史を有して居るもので、夫れを知るには、相當の研究を要するものに思はれる。

又隨分澤山の人が道路に就ては研究されては居るのであるが、未だ二三冊の書物を讀めば、大體判ると云ふ様な教科書風のものはない様に思ふ。研究する人は澤山にあつても、夫々研究する目的が異

なるから、或は交通を主とし、或は郵遞を主とし、或は道路經營の方を主とするとかして居るので、各自が要求してゐる様なものが直ちに得られるやうな書物はない様に思はれる。



橋 本 愛 の 在 現

だが未だ具體的に發表されてゐない研究資料は相當澤山の人が持つて居られることであらうと思ふから之れ等を考へに入れると、今ではもう大概のものは判る様にはなつてゐるかも知れない。

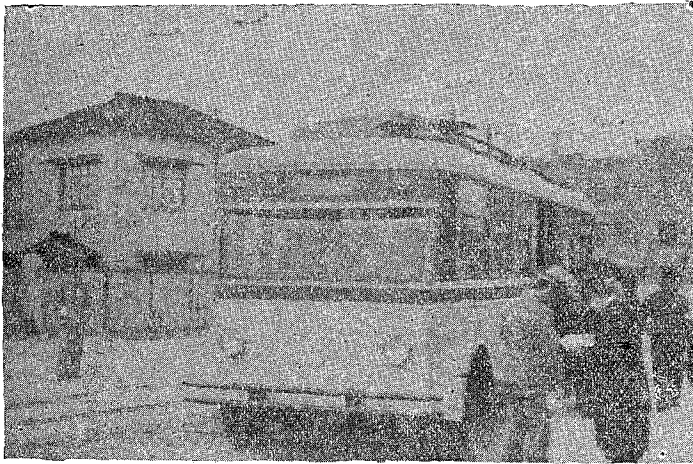
私は自分の研究を發表しやうとする意志もないのであるが、私が必要なしので金で集收してゐる千冊に餘る書籍も總べて吾が國道路に就ての研究資料とするために他ならぬ。研究する人は澤山にあつても、夫々研究する目的が異

の資料にしよう、何時も道路と云ふものを透して考へて居ることだ。

地圖を見ると云ふことであるが、自分で道路を調べ様とする時に參謀本部發行の帝國圖及び地形圖は最も必要なものだ。あれ程現在を詳細にあらはして居るものは他にない。

昔發達した道路から、改修された新しい路線、國道の認定された推移から、其の構造に至るまで明瞭に知ることが出来る。だがあれからほんとうに道路を見やうとするには矢張り、或る程度の道路の沿革、現状及び築造法等に對する知識を持つて居なければならぬ。即ち地圖を見るには夫々相當の専門的知識と技術を必要とするものである。軍人が其の地形を見、地質學

者が其の地質の状態を察知し、登山家が、地形、小徑、小屋等を察知することは、夫々其の専門的知識を持つてからでなければならぬ。素人の登山家が、よく山で迷ふたりするのは、幾ら地圖を持つて居ても其の見方を知らないからである。地圖を見ると云ふことも相當技能を必要とするものである。



無 軌 條 電 車

道路の沿革を調べられるに就て一番必要なのは、道路の現状を知つて居ると云ふことである。本誌を讀まれる程の人は現在の道路に就て仕事せられて居るので、既に現状に就ては充分知られて居るから、こんなことは云ふ必要

はないのであるが、ちよつと交通とか、道路とかに興味を

持つと云ふ様な人は、沿革の方に先に興味を持たれる様で

あらうかと思ふのである。

あるが、夫れではどうしても、ほんとうのことは判る筈がない様に思ふ。現在の道路法から、道路の現状、改修計畫の方針及び其の状況、道路の構造から築造法、又交通用具の現状と云ふものに就て充分の知識を持つた上でなければならぬ。

殊に現在に於ては、道路は過去の交通機關ではなくなつた。陸上交通では寧ろ鐵道よりも新しい交通機關になつて來たのである。最近に於ける道路の築造法には著しい進歩がある。實際將來に於てどの位發達するものか豫想し得ないものさへある。

即ち現在の道路を知らないで何んの沿革があり、研究が

義に佐藤利恭氏の無軌條電車に就ての著書を読んだこと



市村座火事の際に於ける混雑の状況

無軌條電車

四月末に東京芝浦で無軌條電車を三菱商事が試運転をすると云ふので、夫れを見に行つた。其の形は東京市營の乗合自動車の色に塗つてあつて夫れよりも少し大きい様に思はれた。電線は今の電車用のものを其の儘使つて勢よく走つて居た。乗つても見たが丁度乗合自動車に乗つた氣持ちである。私は乗つて氣持もいゝし、又運轉に騒音を發しないし市街交通機關としては、いゝもの様に思はれた。

があつたのだが、實際に見ないうちは、讀んでも何か判つ
きりしないものがあつたが其の實物
を見ては、成程そんなものかと思つ
た。

日本では、ガソリンが必要なだけ
産出しないし、又電氣は水力に依つ
て幾らでも造られるのであるから、
電車の發達した様に無軌條電車は發
達してもいゝものだ。

然し電車程座席の容量がないし、
又電線に連ながつて居るから、自動
車程の自由さはない。だが一定の路
線に依つて運轉する乗合自動車に對
して、又電車でも乗合自動車に代へ
てもいゝ様なものに對しては、この
無軌條電車は、相當優れてゐる様に

思ふ。乗合自動車に比べれば、動力が國産のもので間に合

ふし、電車に比べれば路面鋪装は必要だが、軌道が不要で
ある點等があるからである。

交通信號標

東京市内の圓タクの波、寧ろ恐
ろしい様に思はれる。一臺の車を
持つてお客を拾ふ場合には、出來
るだけ永い距離を走つてゐれば、
其の機會が多い様に考へられる。

(坂車京東) 識 標 通 交

だが乗る方の身になつて見て、現
在の圓タクの數から云へば、ある
區間の位置に全部が停止して居て
も乗ることから云へば、少しも差
し支へがないと云ふ様な考へ方が
出來ないであらうか。

若し差し支へがないとすれば、

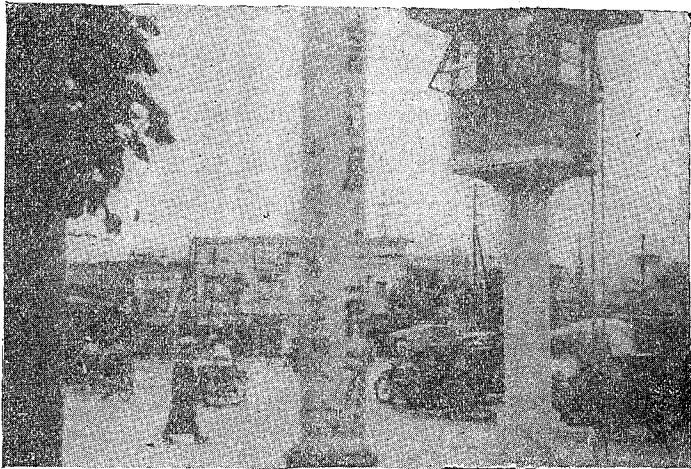
さうした方が、空車を運轉するに要する莫大なるガソリン

量と、車の損みとを節することが出来る。こんなことを考へれば相當費用を出しても一定の場所に駐車場を設けても尙利益であるとも考へられる。

流がしの空圓タクが居なくなると云ふことは又街路交通がどの位安全になるか知れない。東京市では、交通整理は相當整然とせられてゐる。

時々整理者が居ない時でも適當に順序よく交通物が動いて居る。こんなものを見てゐるとあの交通安全週間などと態々澤山の人が出て、間誤つて反へつて交通が混亂する様な場合を思ふと何か餘計なことをして居る様に思はれて仕方がない。

然し一度驚いたことがある。市村座が焼けたのが午後二時頃だつたが、丁度あの時私は其の



軌道信號塔(神田橋際)

近くを歩いて居たので、昭和通りと、湯島臺の前を通る道路との交叉點に立つて居た。普段は交通整理が具合よく行つて居る處で寧ろ交通が閑散な場所の様に思つて居た處であるが、火事だと云ふ瞬間から急にの交叉點の交通方法が混亂してしまつて、四方から來る自動車、電車等が、ぎつしりと己に組み合つて動かなくなつてしまつた。後から後からと來る自動車電車が順に溜まつて大變な混雜だつた。又之れをほぐさうと五六人も來て整理を初めたけれど暫くは實際手の降し様もない程だつた。

あの時には實際交通整理が必要だと思つた。其處の交通整理標は十字路の中央に置いて人

の手に依る廻轉式のものであつたが若しあれが四つの角に夫々設けてある自動式のものであつたらあんなことにならなかつたらう。又之れだと電車も自動車も同じ信號で整理が出来るが、廻轉式のものでは電車は又夫れ專屬の信號手が旗でやつてゐる。

五月下旬『の東京日日』に交通整理の進歩と題して次の様な記事が出てゐた。

『電氣によるゴー・ストップ交通自動信號機は、日比谷、銀座等市内の交通頻繁な十字路にはすでに卅八ヶ所を設置して好成績を擧げてゐるが、警視廳交通課では更に一步進んだ整理機を用ひて能率を増進しやうと上塚交通課長以下が研究を續けた結果この程成案を得たので約二萬圓を投じて來月から芝口から上野まで市内樞要な個所に『進行同機式交通信號機』と名づけた整理機を新設することになつた。從來使用してゐたものは十字路の四隅に赤青の電燈が卅秒乃至一分毎に明滅する仕組みで一ヶ所毎に別な装置を施してゐたがこんど新設するものは芝口に一ヶ所装置すればそ

こから流れる電流によつて廿六ヶ所の整理機が一齊に赤となつたり、青となつたりするのでこれが設置の上は人手も節約する事も出来れば、費用も軽減される。日本では全く最初の試みである。上塚交通課長は語る。これによれば昭和通り大正通りなどの目抜き個所はいつも同時に一齊に整理されるので効果的だと思ふ。自動車組合などがこれを具體化するのに骨折つてくれたので案外早く實現した。外國にも類が少ない。』と。

今東京で用ひてゐる交通整理標は大變な種類で、舊式のものとは次第に場末の方に順に譲られて行く。又左小廻右大廻をさせる様な柱のものもある。外に停止線、横斷歩道の位置など標識もある。

軌道の轉轍機のある處では、其の轉轍機と信號機とを聯動させる設備のしてある信號塔もある。

十字路の中央に置かれる交通標識で變なことは、歩行者にとつては、赤の見える時に通つて、緑の見える時に停止しなければならぬことだ。