



## 停車しない地下急行電車

田川 大吉 郎

### 一

夥しい乗客に、いつでも乗車の機會を得させ、以て乗客の群集、混雜、停滯を防ぎ、以て交通に起因する不滿と焦躁を除去し、市民の便利を彌が上にも便利ならしめんとの趣意から、標題の如き計畫が、紐育のウエスチング・ハウス會社により發表された。同社の詳しいことは知らないけれど、有力の技師に富み、信用のある會社だとは聞いて居

る。決して輕卒に、未熟の考へを試み半分に發表したものであるまい。必らず相當の研究をかさね、確信を捉んでの上のことであらう、左にその要領を紹介する。

尙、私はもつと以前にも、この様な噂を聞き込んだ事があつた、それが約十年も経つての今日の事であるから、これは、その設計と共に世間の理解も要求も次第に熟し、多分、近く實行し得る見込が或る程度まで着いたからの發表であらうと思ふのである。果して然るや否や、これを數ヶ

月後の経過に徴したい。

## 二

普通のプラットホームであるけれどもそれよりも長いから、先づ一般の道路の様なものがあるとする、其プラットホームに沿ふて徐行の電車が駛る、其徐行の電車に沿ふて又別な急行の電車が駛る、其急行の電車が標題の如く、停車なし、間斷なしに、進行するのである。乗客の旅は主としてこの急行車に由るもので、徐行車は乗客を急行車に移らすための、又、急行車より降りてプラットホームに通過するための、中間の補助車となるに過ぎないのである。或はこれを動くプラットホームと稱しても可い急行車は一時間二十二哩まで駛る、その速力を緩めて十七哩になつた時、徐行車は速力を速めて同じく十七哩となりそこで十七哩と十七哩と同速力なる兩車が、相駢んで駛行しつゝある間に、乗らんとする客は徐行車より急行車に乗り換へ、降りんとする客は急行車より徐行車に即ち動くプ

ラットホームに乗り換へるのである。

それは、同等の速力の車、高低の差のない車の間に於てするのであるから、たとへ、別々の車から車へ乗り換へるとはいへ、危険の虞れは決して無い、踏み外して兩車の間に落ちるなどといふ虞れは決して無いといふことである。

現在、紐育の地下電車は、その第八街の所に於て、最大の能力、一時間十六萬の乗客を扱ひ得る設備となつて居るが、この急行車は、一時間能く二十萬五千人を運搬し得る即ちそれよりも二割八分多くを扱ひ得る豫定である、

それで乗客の座席は、現在の地下電車より約三倍ほど多いとしてあるから、多分、すべての乗客に一人残らず座席を得させることにし、車の構造は、寧ろ狭さうに見える、車を數多く連結するの計畫なのであらう。

それよりも、その絶えず運轉する所が強味であるに相違ない、些しも停車せず、一時間でも二時間でもつゞけて運轉する所が強味であらう。それが乗客を多數に運搬し得る所以であらう。且、その路線は多分、環狀線になつて居る

ものと思はれる、環狀線でなければならぬといふことは無いけれども、環狀線になつて居ることが、絶えず運轉するに殊に便利である筈である。

### 三

この線路には、停車場は必要でない。故に、その設備の費用も要らない。客は固定したプラットホームの約百ヤード毎に徐行車に對しての入り口を得られる、どこでも客

の便利な入り口に入れれば宜しいのである。その入り口から中間の徐行車即ち動くプラットホームに入るのであるがその徐行車は乗客を迎へるため、五十秒ごとに停車するのである。それが動き出して間もなく十七哩の速力に達した時、急行車も亦十七哩の速力におろし駢行するのである。その時徐行車の客は前に述べた通り、急行車に乗り移り、急行車の客は又徐行車に乗り移る。それから固定のプラットホーム即ち道路に出づるのである。

乗客の乗つたり、降りたりする時、急行車の扉は開いて

又閉づるのであるが、それに要する時間は約十秒である。それから急行車は急行して二十二哩の速力になる。それ故に五十秒に停車する、その徐行車に乗客車が乗り入つて、急行車の來るのを待ち合せる時間は、如何に長くとも四十秒を超へないのである。電車の來るのを待ち遠しいといふ吾等が今日、各停留場で待ちあぐんで居る退屈の感じは、決して誰にも起し様がない、長くとも僅か四十秒の待ち合せで、急行車に乗り得るのである。

この徐行車は、中間の通過のための動くプラットホームに過ぎない故、別に車蓋の構造を要しない、又座席を要しない。其他何等の設備を要しない。唯、危険の起る餘地のない様、多少の鐵柵類似の、手輕い數本の柱がまがきを作つて置くだけでいゝのである。それ故繪圖としては完成した車つ如くには見えない、その全般の建設費用は、凡そ現行の地下電車の三分の二で足りるといふことである。

### 四

設計者は(一)これを以て市の中心部に於る乗客の混雑問題を全然解決する最上の方策(二)高速電車問題に關する革命案だと稱して居る。

私には、それが最後の解決案であるか、革命案であるかは、斷言できないけれど、素人感にも極めて便利な、有効な計畫である様に思ふ。こんな構案の早く起らないのは寧ろ技術界の耻辱であつた。技術世界の人々はこれとは限らない。こんな様な計畫を早く立て、以て市民の要求を充たし、以て擾々たる市民の混雑、不秩序、不體裁を一掃すべきであつたと思ふ。實際、今日に感じつゝある市民の交通上の不満と不便は、可なり甚しいものがあるのである。

米國は、こんな事の流行の魁がけである。紐育は近くこれを施設することになるであらう。シカゴでも我れ劣らじとそれを施設することになるであらう。そして、それ相當の利益を受くることになるであらう。歐洲へ、殊に英國へ直ちに傳播することになるか、ならないかは知らないが、氣の早い日本人である、決して棄てゝは置くまい、これを

東京市にも利用するとして、實際(一)電車の速力を速むることは何よりも必要である(二)電車の乗客に長く待たせない様にすることも必要である(三)費用は高くかゝつても仕方ないけれど、早くすることは必要の條件である以上の説明を聞き設計を見れば、それらの要件は略ぼ充されて居る。東京市はこれを實行するに躊躇しないであらう。多分、それに就て多くの利益を見出すであらう、私はこれを考慮せられんことを希望する。

但、申し添へるまでもないが、これは中央都心部に於ての問題である。都市部は次第に擴大さるゝことであらうけれど、今日に於ては餘り廣くない、その廣くない、狭く限られてゐる地域内に於ての問題である。それらの地域内に於ては、この種の施設を必要とするまでの市民の混集があり難踏があり、停滯があり、焦躁があると私は見て居るのである。私は何か知らん、これらの新規な、進善方法の發現を待ち望んで居る。