



論 説

道路の範圍、空中にも地底にも

田川 大吉 郎

一

道路の改良擴張に就て考へさせらるゝ種々の問題の中、最近の私の興味は道路といふ考への範圍を擴張すべく先づ吾等の眼界を擴大することが必要の條件でないかと考へるに至つた。或は既に唱へられた方があるかも知れぬが、私はそれに未だ氣が着いてゐず、或はそれは未だ現實の問題でないと言はるゝ方があるかも知れぬが、私はそれを既に現實の問題であらうと考ふるに至り、たとへ、それは未だ現實の問題でないにしても、今日からその覺悟で考へる必要がある。さうでないといふと、種々の手落ち、故障、難澁を感じるに至るであらうとの憂慮さへ泛ぶに至つた。

それ故所説は未熟で粗末なものであるけれど、こゝに一斑を述べて見る。

先づ私の斯く申す道路の範圍が、所謂道路の幅員でないことは改めて斷るまでもあるまい。さりながら私が斯く問題の性質を限ることは、道路の幅員の問題を私が輕視し若くは無視して居るといふ意味でない。道路の幅員を擴張すれば、懸案中の故障、迷惑が、それに由つて略ぼ解決せられ、將來にかけて、長く、無事なるべしと認められる事情は頗る廣い故に、それらの事業は、從來通り力を盡さるべきこと勿論であるが、但しそれは既に行はれて居ること、引き續き、今日に計畫され主張されつゝあることであるから私はそれに觸れる必要を認めないと申すまでである。そして私はそれ以外のこととして、必らずしも新奇な事柄ではないけれど、空中にも道路の必要がある。地下にも道路の必要がある。目をその邊に注いで、道路に關する從來の所見を一段と擴大し、空中と地下と相俟つて道路の完成を期すべきである。期することになければならないと申すのである。さうすれば、自然に從來の道路に關する考へ方にも、道路の擴張若くは故障の排除に關する考へ方にも變化を生ずるであらうと申すのである。

二

その空中の道路が第一に飛行機の關係であることは勿論である。海外には獨立の飛行省を設けて居る。日本は未だ獨立の飛行省を設くるまでになつてゐない。陸軍省と海軍省と遞信省と各々別々の役所を有つて居ることは、それに相當の理由があらうけれど、集めて一緒にして、更に大いに奮

勵したら何うかといふ説は、私の既に聞いた説である。そして私もさうであらう。その方がより適當であらうと同感して居る説であるが、私のこゝに申したいのは、その事業と工夫をもつと推し弘めて、吾等の都會の問題として、日常の問題として考へる必要があらうと申すことである。

それには、飛行機の發達を考へることが先決の問題となるであらうし、それは専門家の解説に譲らねばならないことであるけれど、私が見る所今日の飛行機は(一)軍事上の機關として(二)産業上の機關として次第に大型のものが考へられつゝある間に(三)市民の乗用のため小型のものも頻りに考へられつゝある。そして、私はこの小型の飛行機が例へば今日の自動車の如く、各自の家庭にまで備へつけらるゝ時代が有り得ると想像する者である。それが、さう遠い先きではないと想像する者である。さうとすれば、それに應ずる道路を設定する必要があらう。それを豫定してかゝらないと、今後、幾多の困難故障を感ずることになるであらうと憂ふるのである。

それは、各國の政府が、今日既に航空路の設定若くはその先占に焦慮しつゝあることで能く分る。又、その衝突事故が、時々發生しつゝあることでも能く分る。將來、東京市の上に、大阪市の上に、百臺千臺、一萬臺の飛行機が、たとへ小型にもせよ、時を同うして飛行すること、今日の自動車が路面を駛行しつゝあると、凡そ同様の姿となると想像したら如何、今日の各國の航空路の設定は、或は際限もなく廣い空中のことであるけれど、東京市、大阪市の上空間は、従には尙際限もないといへよう。横には際限がないとはいへない、地上と同様に制限せられたその廣さである。そこには、ほとんど地上同様の道

路を限定する必要があるはしまいか。

但、それは、他の各方面の方々の考慮せらるべき責任の範圍に屬するかも知れない。地上の道路に就て、思慮しつゝある者の考察の範圍としては、斯く小型飛行機の發明せられ、利用せらるゝことに由つて、地上の道路は、如何様の影響を受け、利益を受くるかといふことである。若くば、それに由つて、今日の地上道路の悩みである。道路の幅員の狭少や、雑踏や、事故やを、どれだけ緩和し、救済し得るかといふことである。私は、それが尠少でなからうことを期待する者である。

三

以上の飛行機の問題とは別になるが、私は空中の道路の一部として、(一)屋根の上の道路、(二)向ひ合の街路を繋ぐ架け橋のことを考へる。私は、この二種の道路が、將來、大に行はるゝであらうとは想像しないけれど、繁華な都會の中では、所々に設けらるゝに至るであらうと想像する。

前者の屋根の上の道路は、その一帯の屋根が同じ高さでなければ出来ぬが、同じ高さであれば實行し得られるとの想像は、浮ぶ現に、その想像を本としての設計論を私は讀んだ。屋根の構造が、今日の如く堅固になつて、且、いくらでも堅固に作り得らるる以上、それを利用せんと考へるのは至當のことである。私は、この屋根に道路を設くるの説は、もつと早く考へられ、實施せらるべきものでなかつたかとさへ肯定するに至つた。さりながら、各自獨特の家を作らんとする日本人流の習慣は、同じ町

内を、長屋式に、同一の高さに制限することは、到底不可能であらうか、しかも市でそれを強制することは出来ぬことはあるまい。會社地主が自らその様の長屋を建設することになる將來もあるであらう。

後者の架け橋である。路を挟んでの二階の上、三階の上より橋を架けて、公衆の新道路を作ること、それは附近の商賣上に決して損になるものでない。橋側の商人の如きは反つてそれを喜ぶであらう。今日の道路難を救ふ一方法として、それは必らず考へらるべきである。逐々考へらるゝことになるであらう。

斯の如く考へて、私は將來の道路が、空中に高く伸び上るであらうことを信ずる者である。そしてその様に工夫することを考へ、所謂道路問題を、必らずしも地上路面のみの問題とせず、その眼界を更に大に擴大せんことを希望する者である。

四

以上は私の申す空中道路である。今度は地下道路に就て申す、これは地下のこと、自ら踏みしめることのできる地中の道路と申すことの外に、現に銀座の邊には、地下電車の發達の結果として、地底の銀ぶら通りが出来、小規模の商店街を現出して居る地下街、地下道路は、こゝに確かに、現實の問題となつて居る。

此より先ら、佛國巴里には、かなり、大仕掛の下水溝があつた、それは單なる下水溝にとゞまらず、電線電話線を取りつけ、又、瓦斯管等とも取り入れ、他國の都市が、それらを地面の路上に設けて、絶えず掘り返し、移轉し、修繕し、作り換へつゝあるのにくらべ、結局經濟、上市面整理上の利益ある作業と唱へられたが、その後、セイヌの出水が溝内に流れ込み、異常の混亂動搖を見るに至り、その所謂利益も、やゝ疑問視せらるゝに至つてゐたのであるが、しかし、地下鐵道が、斯の如く發達した以上は、それらの架線若くは埋築の事業を地下に移すべし、路面に置くを要せず、路面に置かしたがるらずと論ずる者の生ずるに至つたのは當然であらう。私は、こゝに道路論、地上道路の構成、擴築に關する從來の見解に、多大の修正を加へる必要が起つて來たものと思ふて居る。

その影響として、一足飛びに、地下に歩行道路を作るべし、地下電車の軌道に沿ふて歩行道路を作るべし、言ひ換へれば、市は、地上の道路を作る如く、地下の道路をも作り、その道路に電車の建設を許し、電車の駛る側方に、歩行者の歩行すること、地上道路の如くなるを得せしむべしと論ずる者もあるが、私は左の二點に於てそれを疑つて居る。(一)地下に、地上の如き、街路を、廣く萬遍に作る事が出来るであらうか、それは恐らく難かしからう。(二)その出來ない時、單なる歩行者が、地下電車の囂々たる、耳を聳せんばかりの音を立て、疾走しつゝある側を、悠々として逍遙し、散歩する、物好きの歩行者があるであらうか。

私は、以上の如き疑ひを抱くに由つて、一般道路説に賛成できないが、しかし、自動車、自轉車及び貨車

等の専用道路を地下に作り、地上の道路を、主に、歩行者の道路に充つることとし、道路を地上、地下の二種作るべしとの説には賛成できる。私は斯かる新路を地下に設けることが、今日の道路難の一大解決策であらうと信じて居る。

それよりも、銀座の地下街の如き新しい街を、銀座の外にも、所在に設けることにしては如何、それを何十ヶ所何百ヶ所と、數と場所とを指示することはできないが、差當り、東京市の舊市街の中に、何十ヶ所も作ることにしたら如何であらう。新宿に地下街を作ることには反對説のあることは、私も知つて居るけれど、東京市が、公設市場を作らんとする計畫の發表せられた時、附近の小賣商人は、それに向つて一齊に反對運動をした。しかし、それにも拘らず、今日の公設市場はできた、私のこゝに申す地下街の建設には、獨り新宿方面のみならず、反對運動が續出するかも知れないが、それは、大勢の赴く所、如何ともすべからざるものであるまいか、遂に小賣商人等の理解、協調の間に、公設市場が確立せらるゝことになつたと同様になるべき性質のものであるまいか、私は、それらの小地下街が所在に建設せらるゝに至ることを期待する。

その地下街が繁華の小市街として、路面上の市街と競争し、その繁華を誇る程に發達するに至るか否やは別の問題である。私は、單なる道路の問題として、こゝに、それを取り扱ひつゝあるのであるが、それら地下街の建設に由つて、今日の道路問題の難點が、よほど、能く解決せらるゝだらうかと觀察する。

無論、その道路は歩道である。車道でない、自轉車も、自動車も、荷車も、介入するを許されない、歩行者専用の道路であるが、それらの道路が、東京市の目貫きの所、各繁華の中心地帯に設けらるゝことに由つて、それと相應じて、地上の道路に整理を加へ、交通を制限し、自轉車、自動車、荷車等の駛走規定、停車規程等を嚴重にすれば、上下相待つて、道路は現状の面目を一新し、乗車の客にも、歩行の客にも、各々、今日以上の、多大の満足を感じしむることになり得ると思ふ。

五

以上には、もう少し書き加へたい他の事實がある。しかし、今回は書き加へ得ない、道路に對する考へを擴張して、空中にも、地底にも及ぼし、今日まで以上、大膽に、大規模に、道路改良の方策を講ずべしとする私の意見は、未だ盡さずとしても、大體に、その輪廓を示し得た様に思ふて、私はこゝに今回の筆をとどめる。

輪廓は以上であるが、輪廓の斯く擴大せらるゝに對し、(一)擴大せられた空中、地底の新道路に對し、從來の道路關係者は、如何なる注文計畫を有するか、(二)それよりも、從來の道路を整理し改善する上に、擴大せられた新道路との關係を如何に利用するか、二方面とも各々廣汎にして重要な論策があらうと思ふ。私は、その早く論議せられんことを希ひ、その大體の標準の早速ではなくも、そろゝ論定せられんことを希ふ者である。