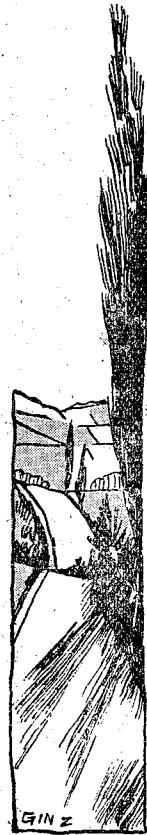


論説

都市交通小論

檜崎敏雄



一國住民の都會地集中は、云ふまでも無く近代の傾向である。蓋し都會が各種施設の中心地である以上、地方住民が一時的に又は永久に此處に活動の天地を求めんとすることは、當然なりと云はねばならぬ。斯く都會に人々の集まり來ることが、交通機關發達の結果であることは、云ふまでもない。然るに其都會の交通機關は、集まり來つた住民を如何に處理すべきかを、往々にして知らないことがある。

・人民の都會集中の傾向は、例へば次の統計が夫れを物語る。千九百二十五年には、獨逸國民の三分の二は都會地に住み、千九百二十六年には、佛蘭西國民の二分の一が、千九百二十八年には、濠洲人民の

三分の二が千九百三十年には合衆國民の半數が千九百三十一年には加奈陀人民の半數が、各都會地に住して居る。英本國の千九百三十一年國勢調査は、實に同國人民の八割が、都市に集中して居ることを示して居る。

斯くして田園に残る人は、農産物を耕やし終日營々として寂寥の生活を送る。千八百九十八年の頃、ウイリアム・クルックス卿なる人が、千九百三十一年には世界の小麦生産は到底需要を満す能はざるべしと豫言したけれども、之は農村人口の減少に依る食糧品減少を意味したのである。然し農耕技術の進歩又は科學的研究の結果は、農村人口の比較減少にも拘らず、農産物の増産を齎したのである。

自動車の發達は、都市集中の傾向を緩和せしむるものには無いかとの説がある。成る程米國の田舎地方なら、四、五人當り一臺位の自動車は在る。従つて三十哩、五十哩を遠しとするわけでは無く、都市に移住せずとも、充分に都會との連絡が取れるのである。然し之は解釋が誤まつて居るのであつて、自動車の發達は都會側の進出を促進したに過ぎない。即ち都市の外郭を廣めたに過ぎないのである。換言すれば、自動車の發達は田舎を都會に接近せしめると云ふよりも、寧ろ都會を田舎へ接近せしめた。そして其大都會區域内に於ての交通問題を惹起せしめたのである。

由來都市の住民は、人口の數を増すに従ひ、戶外出勤の機會を増すものである。英國の地方都會の住民は、毎年一人當り二百回乃至三百回出歩くに過ぎないけれども、倫敦では千九百三十年の統計で

五百十八回、紐育では五百七十五回の出勤を見る。明らかに都市の擴大は交通を頻繁ならしめる。又は生活の繁激を増すのである。千九百五年當時の倫敦交通委員が報告したところでは、年一人當り二百回の交通に過ぎなかつた。然るに千九百十四年には三百十一回となり、十九年には四百十三回となつた。次で二十四年には四百四十回、二十九年には五百十一回、そして三十年には前記の如く五百十九回に増加して居る。斯様な次第で都市の交通機關は、此混雜に對應する爲に交通機關の増設其他をせねばならないのであるが、如何しても此設備は遅れがちである。換言すれば交通設備が完備して都市民の利用を待つと云ふよりは、住民交通の要求が先に立つて交通施設は其後からと云ふのが常態である。

都市交通の混雜に就ては都市工場に従業員が至大の關係を有つ。蓋し近代の傾向として、工場は原料地を棄て、消費と金融の中心地たる大都會の市内又は近郊外に集中する傾向があるからである。アンウィン(Raymond Unwin)博士の調査したところでは、世界大戰の終結から千九百三十年まで、即ち約十年間に千百四十五の新工場が大倫敦内に設立され、其雇傭人員は十三萬千五百六十九人に及んだと云ふ。そして之等の人の家族を合算して約五十萬人が、新たに倫敦市域に加はつたのである。若し之が假に十萬づつの五都會に分れたものとするれば、現在の倫敦以上の交通施設豊かな都市を現出したに違ひないと思はれる。蓋し例へば倫敦の全交通量の三分の一は、家庭と工場との間を往來する人々の交通に屬して居るからである。

都市の區域的發展には限度があるか。交通機關の點から、次のことが考へられる。都市の膨脹従つて又交通機關の發展に連れて、都心の混雑は益々其度を加へる。之は都市交通機關の動きを甚だ鈍らせる結果となる。其結果は時間の浪費と交通機關の非經濟的使用となる。そして又斯様に交通速度の能率を低下させる結果は、都心の勤務先と住宅地との間の交通時間を延長することとなつて、此點から考ふるも、都市區域の發展に就ては或る限度ありと考へられるのである。そして其交通時間は凡そ一時間を以て限度とするであらう。

外國の都市と雖も、如上述べた様な交通問題を有することに於て、共通である。我東京も固より例外を爲すものではない。然し我國の大都市の交通問題は、確かに外國よりは馬鹿々々しい問題の多くを有つて居る。交通道德の缺如、取締規則の不備は固よりのこととして、第一には都市區域の横への延長が外國都市に比して誠に損である。之が外國並の五階乃至七階建位で統一されて居れば都市交通機關の建設も遙かに經濟的に出来るに相違ないのである。換言すれば、路上の交通機關建設費乃至交通混雑を多少なりとも屋内に移管することが出来るのである。日本位空中を遊ばして居る國は珍らしい。日本國民は須らく我國民法二百七條をも一度復習する必要がある。即ち土地の所有權は特別法令の制限なき限り當然其土地上の空中に及ぶのである。空中を自分に關係ないものだなどと思ふのは無欲も甚だしい話であつて、本來自分の所有に屬するのであるから、大に高層建築物でも建て、之を有効に使用する様ありたいものである。

第二には交通統制が出来て居ないことである。伯林、巴里を初め外國大都市には統制の出来たものも尠くないが、我國の例へば東京の如きは統制誠に不十分である。路面電車、バス、地下鐵、郊外電鐵等の連絡は誠に不十分である。大東京の各省線停車場などより發着するバスだけでも、全部で五十位の經營者があることを思はれるが、其料金の如きも誠に區々であつて、不統一を極めて居る。聞くところでは鐵道省の如きも、之等業者の出願に際し、料金を如何に査定すべきかに就き、全く標準なく、所轄警察官廳の意見を參酌するに過ぎずとの事であるが、夫れが若し眞ならば誠に心細い話である。然し近來地下鐵系統、目蒲電鐵系統などの資本進出に依り、幾分帝都交通機關の統制は進捗せるやに見受けられる。然し交通機關の統制なるものは、固より公衆的見地から、私益的に錯雜せる各種機關の統制を圖ることを云ふのである。交通機關のトラスト化とは全く別問題である。世人往々にして來るべきオリムピックまでには、交通の統制云々を論ずるけれども、之はオリムピックとは何等關係の無い問題である。當局者は成るべく速やかに交通統制委員會を結成して有効なる統制方法を發見し、以て其實現を期せねばならぬと考へる。