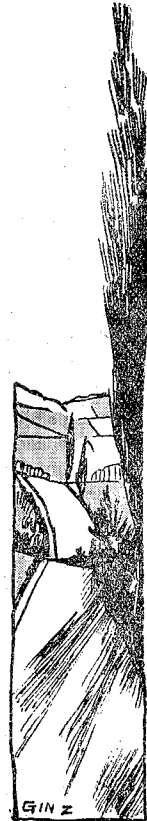


論説

東京市乗遊路の一・二・三

田川 大吉郎



温泉地などに遊んで近所に景勝の地域がある場合、ドライブしませうかと誘はるゝことがある。自動車發達のお蔭であらう、それは、近來の流行である。

乗遊路といふ字は、それに當てたのであるが、適當でないかも知れぬ。二十六年、七年前西洋各地で、しきりに、此の種の歡待——ドライブ——にあづかつた折、私は、斯く譯したのである。それは、當時の間に合せても、別に良譯の行はれて居ることを知らないから、こゝにも用ふる、それとも、思ひ切

つて、ドライブドライブ路と書くか、近來は洋語を其のまゝに利用する傾向も、目立つて盛んになつて來た。

之は、温泉地等に相應しいことであるが、温泉地等に限るべきものではない、東京市の如き、大阪市の如き、繁華匆忙の市街内に於ても有るべき必要のことである。現に、西洋では、さうらしい傾向がある。差當り、東京市に於て、何處かにドライブしようとして、何處がよからうと尋ねても、現在では、こゝぞと思ふ所若くは、こゝに案内したらばと思ふ地域が甚だ少い。東京市の先進は、或は、こんな方面の用意を缺いて來たのかも知れない。公園、廣場などの設備から眺めても、さうかと思はれる節がある。何にせよ、さあ、これから往かうと、つれて往く、つれて往かるゝ乗遊路なるものが乏しいので困る。

二

九段から半藏門へ、半藏門から櫻田門への一路は、私は、毎々、世界一の景勝區域と稱して居る。

畏れ多いが、宮城附近といふことを、こゝに書き加へさせて戴くなら、該區域は、實に、世界に稀な秀麗、優美な宮城區域、宮城地を環る區域である。私は、あの邊を往復することを、不斷の喜びと致して居る。しかし、日比谷の四ツ角から櫻田門へ、別して櫻田門から半藏門への電車は、邪魔になつてならない。私は、あの一線の電車を取り除けて貰ひたく思ふ。

若し私の望むまゝにすれば、日比谷から半藏門への電車は罷めて了ひ——次の麴町區全體の電車

撤廢説を併せてお考へを請ふ——あの一路を電車、バスの一切通らない通路とし、櫻田門より、二重橋前へ、舊文部省前へ、それより九段への一路、即ち宮城を環つての、元の内濠に沿ふての一路を全部電車の通らない特種の通路に劃定して貰ひたいのである。

その路幅は現在のでも、大凡、差支へないであらう。望む所を言へば、成し得る限り廣くしたいのであるが、中央を自動車の通路に當つるの外、左右の歩道には樹木を駢植して、兩方から伸び交はす小枝の下を歩く様にしていたゞきたい。その路は、コンクリートの様な、ごつ／＼した、固い成分のものでなく、もつと、柔かい、吾々の歩くに適した素質のものにしていたゞきたい。私の歩いた経験では、木槐の道路が、一番、柔かつたと記憶するけれど、専門家の御鑑定に従ふ。

それに、乗馬道を配するも、若し時代が必要とするなら一案である。私は馬が、將來、何う成り行くものかを知らない。例へば陸軍に於ては馬を、今までの如く必要と爲さるか、自動車が発達し、戦車が発達し、飛行機が発達した今日に於ても、そのます／＼、発達しゆく明日に於ても、尙馬を必要と爲さるのであらうか、多大の疑ひを抱く。それにしても、乗馬は、いろ／＼の意味に於て興味を饒かなものであるから、乗馬の習ひが末永く續くものとすれば、あの一路の中に、乗馬に限つた一路を作ることもしゝであらう。

乃ちあの邊の道路を、東京市の中央部に於て遊歩道若くは乗遊路として設備せらるゝことを、東京市のため必要のことと思ひ、東京市の關係者に對し、その研究と努力を願ひたい。

それに植へる木を櫻にするか、楓にするか、菩提樹にするかといふ類も、私のかれこれと申し述ぶる部分でない。それは、皆、専門家の論定を待つ。

三

隅田川の兩側であるが、私は、あの兩側に沿ふて、乘遊に適した道路の建設を希望する。

慾を言へば、その兩側であるけれど、一方だけでも我慢いたす、その一方だけには必ず欲しい。

大震災後、後藤伯が、銳意、復興の計畫を立てらるゝ時であつた。私は、議會でその事を要求したのである。しかしながら、それは行はれずして、今日の姿となつて居るが、それに拘らず、私は、尙、この希望を抱く、東京市の百年のためである。東京市民の百年の保健、行樂、觀賞等のためである。同時に、その精神的影響も決して鮮少でない。私は、それや、これやを思ふて、あの邊を、東京市のため、第一の乘遊路に當てたい、當てねばならないと、祈念しつゝあるのである。

前の半藏門外の一、路もそれに適するけれど、あれは、區域が餘りに狭い、歩道として遊歩することは充分であるけれど、自動車を駛らすには餘りに狭くして物足りない。隅田川の一、路に沿ふて、水流を眺めつゝのぼり又下るとなれば、不足はない。互に、充分の行樂氣分も、心も清々、轉換せしむること出来る、刷新せしむることが出来る。振起せしむることが出来る。海外の友人等も、名にし負ふ帝國の首都、繁華の地帯に、この清閑の境があり、人力の美と、天然の美を併せ樂むことが出来る備へに、鞫

酔の情を禁じ得ないであらう。

それで、私は帝都内の第一の乗遊路として、この地帯を目がけて居る。

東京市を擴張して、既に二十區の増設、更に東京都として東京府全部を包容するに於ては、そこに第二、第三の乗遊路の設けらるべきことは當然である。私は、そのどこへをと列擧することは出来ない。それも、専門家の、時に後れざる考察、論定を待つのであるが、責任上、都市計畫仔りの方々には、その研究が行はれつゝあるのだらうと期して居る。しかし、新區域の道路などには一定の計畫があるのであらうが、狭い幅の伸びの短い、曲り歪んだ道路が、あちこちに作られつゝあるのを見て、私は、不愉快な感じを抱き、不可解の思ひを爲しつゝあるのである。何事も傍觀者の思ふ如く、さつさと參らぬことは、人事の常であるけれど、私は、實際、新市域の街衢、道路の今日の出來振には、不満と、不安の感に撫たれて居る。

ロンドンに參つた折、そのエンピツクの森に遊んだ愉快の感じは、今に忘れ兼ねて居る。私は、東京の將來に、それに劣らない、それ以上の大森林を得たいと思ふて居る。その大森林内の道路を開くに注意し、自動車で、駆け廻り得らるゝ様にすることは必要であらうが、同時に、市の中央區域より、又環周の各地點より、そこに連結する道路、即ち放線の乗遊路を作ることが大切であらう。私は、東京市の將來の乗遊路——主として山手の——は、かゝる大森林を目標として設けらるべきものであらうと思ふて居る。

四

前に述べた半藏門邊の電車撤廢論に返るとして、私は、たゞあの邊の電車を撤廢するに止まらず、麴町區全部の電車を撤廢し、従つて麴町區は、全部、電車路の一線もない區域にしては何うか、東京市の爲め、いろ／＼の意味に於て、それが一番恰當の方法でないかと思ふて居る。但、九段坂下から飯田橋に至る電車は、此の區域論の外に置くが、いゝかも知れない。

九段から飯田橋への電車線を除いて、現在麴町區内に在る電車は、九段坂上より市ヶ谷見附へ、半藏門より四谷見附へ、赤坂見附より半藏門へ、及び芝の田村町より神田橋への四線であり、それに、九段上より數寄屋橋への五線となつて居るが、私の前に述べた半藏門線の撤廢は、即ちこの五線目の、九段坂上り數寄屋橋への線の撤廢となるのである。

その餘の四線、田村町より神田橋へ、赤坂見附より半藏門へ、四谷見附より半藏門へ、市ヶ谷見附より九段坂上への電車を撤廢すれば、即ち私のこゝに申す麴町區内の電車撤廢論となるのである。そして、私は、それを希望するのである。

それを廢して何うするかと言へば、この區域の協同用の乗物を、全部、バスに換へて了うのである。自動車は、勿論、その間に駛らせるから、同區域の乗物は、バスと自動車といふことに爲すのである。私は、これで皆が用が足せると思ふ。これでなければ皆の用は足せないと思ふ——路面電車があつて

は反つて混雑すると思ふ——斯くすることは、自動車を所有し、自動車を利用する者の便利のみを謀るのでない。バスの料金は、これを麴町一區と限る限り、五錢で足るのである。或は三錢でもいゝことになるのである。現在の電車賃よりも反つて廉くなるのだと信ずる。

丸の内區域は、七、八階の高層建築が既に出來て、更に出來つゝある。内幸町の區域も亦高層建築の區域となるであらう。そして、東京市の市民は、そこを中心として彙集する。その方面の道路は、内濠に沿ふては、やゝ廣いけれど、外濠に沿ふた丸の内側は、全部、建物づくめ、その間の道路は、いづれも狭い。私は、あんな狭い道路では、丸の内を目掛けて集散する多數市民の捌きはとて、どうしても、着かないものと思ふ。けれども、その道路を擴げ得る見込はない。因て、群集の邪魔物とも一面には視られて居る路面電車を撤廢したいと申すのである。

五

これには、地下電車論を加へれば、更に理解し易くなると思ふ。

私は、麴町は地形上、地下電車を設くるに、一番恰好な所であると思ふ。それも、全區域に設くる必要はないであらう。丸の内、若くは丸の内に接連する區域に、地下電車の捌け口を作ればよい譯であらう。私は、麴町區内の電車撤廢を、いろ／＼の點から例へば交通關係の上からも、美觀の上からも、市面の體裁と素質の上などからも、必要と思ふて、これを主張する者である。専門の方々の、御一顧を仰ぎたい。