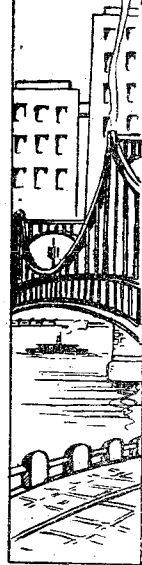


論 說



道路に對する認識の是正

奥 井 復 太 郎

(一)

道路に對する認識を是正すると云ふが如きは何事かと疑はれるかも知れないが、日常考への足りぬ者や時代錯誤の連中が仲々多くて爲めに道路上に幾多の災害故障混亂を惹してゐる。従つて道路に關する充分の知識は大體現代大都市生活の信條の一つとして心得おく可き必要がある。

道路教育とは道路を大切にせよ、清潔にせよ、痰唾をはくな、塵埃を捨てるな、穴を掘るなと云ふ問題のみでない。道路愛護についての色々の奇特の行爲や美談は充分承つてゐる。こゝでは主として

大都市的な規律従つて公衆道徳的な立場から道路に就いての本質を明かにして、理解を求めたいと思ふ。元來、大都市の如き合理的な規律と正確さを以つて生活して行かねばならぬ世界にあつて未だ時代錯誤の現象を非常に見かける。バスに乗降するのに、お互に先を譲つたり、又はバスが止つてから見送り、之れも可笑しいがに永々と挨拶をとりかはしたり、さうかと思ふと中女學生の如きが車内に空席のあるに拘らず、何んの爲めか入口に立ち竝んで押あつてゐる。恐らく全部が腰をかけられないのでお互に遠慮してゐるのであらうが。空席をふさぎ道路を空けるのは義務と思つてくれなくては困る。車内を汚したり喧騒を極めたりするのに案外學生が多く、又知識人とも思はれる人々が悠々と信號を無視する。

かゝる事態を一々書き上げてゐたら枚舉に暇あるまい。故に要約して云ふと現代の機械的大都市生活の約束を心得ぬ時代錯誤だと思ふ。人との挨拶は個人的な事で、車の乗降は公衆的で規則によらねばならぬ。車内の空席を譲り合ふのは美風かも知れないが、交通機關の整頓は此の美風に基づいてはゐない。冷然とキチンと物品や人間が積み込まれ引き下される事を要求してゐる。最も不埒なのは、汽車、電車又は汽船からの飛び込み自殺で、自分の勝手に公衆に迷惑をかける。まだ宿屋で自殺する方が迷惑の程度が少ない。三原山などは、捜査されない様にやれば全然迷惑をかけずに済む。自殺者は多少神經も變なので致方ないとして、既に述べた様に立派な知識人が平然と此の時代錯誤をやつてゐる。そして、それが公衆の迷惑になる事を知らないでゐる。

元來、文明の進歩と共に利益が發達すると便利の内に不便を伴ふものである。例へば歩いてゐる内は差支ないがバスが通ふ様になり、それも少し整頓して來ると停留場でなければ乗降が出来ない。従つて自分の家の前を通り乍ら乗降の爲めには數丁歩かされる。大道が出来ると眞正面の向側へ行くにも、横斷歩道まで出て廻道をしなければならぬ。歩行規則は三角形の一邊的距離を利用する事を許さないで、曲り方は直角に、左小曲り右大曲りと云ふ様な規則となる。總じて、大局的に便利にはなるが部分的、小局的には頗る不便となる。そこで、文明人は此の「便利の不便」を充分飲み込まねばならぬ。交通信號がある限り、車が通つてゐても退らなくても赤信號では横斷を慎むべきであり、若し當人の判斷でいゝと云ふ事になれば直に混亂して了ふ。田舎のバスなどに乗ると、顔馴染の連中に、時折、新米の車掌が降り先を尋ねて、俺を知らないかと怒鳴れてゐるのがある。怒鳴る人間に相當知識人らしいのがゐる。元來、交通機關は顔馴染の關係でやるものでは無い。又さうかと思ふと、車掌さんの近所の人が乗ると料金を取らぬ。來る方でも拂はぬつもりらしい。之れに比べれば田舎の人が一生懸命、賃金をマケさせ様としてゐたのは、むしろ愛嬌がある。

兎に角、かう云ふ風に勘へ上げて來ると全く、現代人もダランない者である。かう云ふ人々は道路などは、何んでも道だとしか思つてゐまい。従つて前に述べた様な混亂や災害が起る。そこで道路教育である。大學生が赤信號にも拘らず、道路を横斷し自動車に跳ね飛ばされて怪我をしたが其の上、規則無視で處罰されたナゾは全く當然で、寧ろ快哉を叫びたい位である。

(11)

道路教育論は「道路の本質」に就いての理解からはじまらねばならぬ。元來世人は道路と云ふ様に「路」と心得てゐる。之れが間違の基なのである。道路にも色々あつて、その種類本質によつて吾々の態度も應變せしめねばならぬのである。

先づ道路を眞の用途に従つて次の四種に分ける。(一)軌道的道路—交通機關専用道路(二)幹線道路—準専用道路(三)連絡道路(四)末梢道路の四種である。第一の軌道的と云ふのは、道路ではあるが鐵道其他の軌道と同じ様な性質のもので、従つて其の爲めに設けられた特定の交通機關以外のものが「道路」として使用してならぬ特質のものである。自動車専用道路などは此の好例である。第二の幹線道路は其の性質上、道路交通を主とするもので、之れが電車、自動車、トラック等の準軌道的な性質である。蓋し歩行者に對して幹線道路は凡そ意味ないものである。幹線道路であると云ふ事は、通過交通に對する施設である。従つて準軌道的性質となる。第三の連絡道路とは、此の幹線道路と第四の末梢道路とを連絡するもので、第四の末梢道路とは、通過交通のない、大體に於いて行き止りのな道路である。従つて歩行者的であり、乃至は其處で止る交通機關の乗り入れを許す態のものである。

是等四種の道路はいづれも性質が違つてゐる。此の性質の相違に基いて吾々の態度も變化せねばならぬ。軌道又は準軌道的の場合、其の目的は交通機關の迅速な通過を許すにある。それ故に

之れを妨げるが如き要素は出来る丈け排除しなければならぬ。軌道内に立入るを禁止し又交叉路線は出来る丈け敷を減すか又は路面交叉を避けるが如きが其の主な考慮である。此の軌道的性質を帯びた道路は、一般には少ないが、最近發達しつゝある自動車専用道路の如きは其の最も代表的なものである。

第二の幹線道路に就いては、最も問題を強調したのである。蓋し幹線道路は其の附近即ちローカルの必要に對へるものよりは比較的遠隔地を結ぶ交通線であるが故に、原則として交通機關の電車又は自動車の疾走通過を許す事が基本的條件である。此の點第一種の軌道的性質を多分に帯びてゐる。吾々が特に指摘し度いのは市街地にあれ、田舎にあれ此の幹線の軌道的性質に基く當事者の配慮と公衆の知識とである。既に軌道的性質から當然、主要交通機關の効能を妨げるが如き諸要素を出来る丈け排除するとなれば、前に述べた様に路面交叉の横斷路を出来る丈け避けると共に、幹線道路内に妨害的事物の侵入を極力避けねばならぬ。幹線とは云へ普通の道路に就いて主要交通機關以外の妨害的事物の侵入を排して、交通機關の道路利用程度を充分に發揮せしめやうと云つたならば恐らく奇矯の言と思はれるかも知れない。しかし若しも附近の近距離通行者が交叉點又は横斷路を無視して自由勝手に横斷したり、或ひは、車道内を漫歩したりする様になれば、幹線道路たる意義と効果は如何にして發揮される事が出来るか。煩雜な交叉點による交通統制（ゴーストツブ）は幹線を利用する交通機關の能率を弱める事甚しい。殊に高速交通機關は其の効用を發揮する事が

出来ない、絶えず停止したり速度を落したりしなければならぬ。此の意味に於いて、幹線道路の妨害的要素には(一)交叉點、殊に路面交叉點、(二)緩走漫歩的な交通機關又は通行者である。普通市街地の幹線道路には歩道を並行せしめて、主として附近の居住者の通行の便宜を設けてゐる。故に歩行者が此の歩道通行を勵行する限り、幹線道路本來の使命に對して妨害者とはならぬ。唯此の通行者が勝手に反對側へと横斷する場合之れは頗る妨害的となる。又此の理由によつて往々見受ける幹線道路の中央に並木散步路を設けるのは、一考を要する問題では無いかと思ふ。蓋し、此の散步路の利用者は、いづれかの地點で幹線を横切つて、普通の歩道に出る性質のものであるから(或ひは其の逆に歩道から幹線道路を横切つて、並木路に出る)。従つて中央並木散步路の利用者が多ければ多い程、幹線道路横斷の機會が多く、従つて又妨害的要素たり易い。

緩走交通機關に就いて云へば、廣い幹線では其の速力によつて疾緩行路を區別してゐるのが普通である。しかし此の場合と雖も、唯馬荷車、自轉車、手押荷車等が緩行車で自動車、疾行車と云ふ區別だけでは問題にならぬ。乗客を拾ふとする圓タクのノロノロした速力が後續車の邪魔になる事は随分、日常目撃してゐる所である。従つて幹線道路にあつては、最高速度を規定すると同時に、最低速度も當然規定されて差支ない。尤も前記の圓タクの場合で云へば、路傍乗客の乗車を禁止、駐車所制度によれば、此の弊を免れ得るであらうが、要は幹線利用に際して妨害的な緩走交通機關を取締ると云ふ事である。

交叉點に就いて云へば若し交叉點が非常に多くなればそれだけ速度が鈍くされる理である。此の交叉交通に二種ある。幹線對幹線の場合が一つで、此の場合には軌道原則的には路面交叉を避けるのが理想的である。唯、幹線的交叉は、一市街の場合に於いても、さう頻繁にある可き性質のものでない。従つてかゝる地點に於けるゴーストツプの統制はそれ程妨害的でないと云へる。故に問題となるのは、幹線に交叉する他の道路即ち主として連絡道路の場合と云へるであらう。此の道路は前述した様に幹線道路と末梢道路とを連結するもので、従つて之れを利用する交通機關の點から云へば、最終目的地に到達する爲めに幹線より分岐して這込んで行く(或ひは其の反對)ものである。所が連絡する地域の如何によつては交通量が頗る多く、従つて幹線に對して交叉又は曲折の關係が決して少いとは云へない。此の種の連絡道路が非常に數が多いと幹線の交通は相當妨害される事になる。従つて注意すべきは此の種の交叉點に就いては幹線立通から云へば出来るだけかゝる交叉を減少するが最も便利であるが、其の爲めには連絡通路の方から問題を見なほす必要がある。

連絡道路は既述の如く、幹線―末梢線とを結ぶ路線である故に、その性質上、急疾行の必要を見ない。唯、連絡の便宜上、交通機關が比較的圓滑に這込める必要がある。例へば幅員が餘り狭小だと、前述の様に比較的に多量の交通機關が這込む場合混雑を來す恐がある。それ故此の道路は其の規模が一様でなく、幹線に結びつけられる末梢路線を持つ地域の性質によつて變化すべきものである。唯、此の道路は、末梢地點から幹線へ、幹線から末梢地點へと連絡するだけの任務のものであるから、此の

道路を幹線的に利用す可きものでもなければ、末梢道路より發する交通が此の路線を省略して差支ないと云ふものでもない(同一地域内に非ざる限り)。假に甲乙の兩地點を結ぶのに、幹線道路をA連絡道路をB及びB'、末梢道路をC及びC'とすれば、此の通路關係は甲—C—B—A—B'—C'—乙となる。即ち末梢地域甲地區内C路線を通つて連絡路線のBに出で更に幹線Aを経て次の連絡道路B'に入り之れを経て乙地區内の末梢道路C'に入つて目的地に達する。此の場合、路線の如何によつては、C—A(交叉)—C'の形式によつて最短距離が得られるかも知れない、或ひは又C—B—A(交叉)—B'—C'—B'(交叉)—C'の方法によつて幹線道路(A)を通行する事を避ける場合を考へられる。若し前者の場合は、AとCとの直接交叉點が別に出來て、それだけ幹線交通は妨げられる事となる。後者の形式は、幹線道路の通行の煩雜を避けて、之れに並行する末梢道路(此の方式ではC'に當るもの)を利用する方法で今日屢々見受ける形式である。是等はいづれも、茲で論じてゐる道路原則からは極力避けられねばならぬ事であつて、爲めに、交通機關の運轉距離は若干迂回的となつて増加するかも知れぬが、之れが即ち前に述べた「文明の不便」に外ならぬ。要するに連絡道路は幹線より目的地のある末梢道路に、或ひは末梢道路から幹線に出る爲めに必要な道路であつて、此の場合には必ず之れ(連絡道路)による事を規定されたものである。若し此の原則が遵守せらるれば、連絡道路と幹線との交叉は數に於いて減少する事はなくとも、其の交通量が非常に夥多と云ふ現象は比較的少なくなるであらう。即ち問題は、連絡道路が實質的に幹線化する事を排して、幹線交通の能率を維持すべきである。

最後の末梢道路に就いては別に問題とする事は無い。之れは交通機關に對して終點的地域で、個々の交通機關(汽車、電車は勿論バスや市電を除く)が目的地としてその通行を停止する地點である。かゝる道路を持つ地域は大體住宅地であるが必ずしも住宅地のみたるを要しない。商業地區もそれであり得る場合がある、即ち商店街のあるもの、卸商地域の一部には、かうした終點的な地區が在り、更に狹斜の巷は文字通りに末梢道路の地區である。かゝる地域の道路は、交通機關に關する限り目的地であるが故に、茲で當然停止して其の任務を一應完了するものである。故にかゝる道路に於いては交通機關の速度は極度に下げて、此の地域の非交通性を尊重しなければならぬ。かゝる地域の道路は往々にして門前の延長であり、或ひは廣場である性質を持つて來るし、路傍に腰掛けを用意しても差支ない所である。附近の兒童が多少遊び廻つても、直に交通妨害にならぬ性質のものである。故に是等の道路は交通機關に就いて云へば、幹線的又は連絡的に使用されては絶対にならぬ性質のものである。

(三)

道路の性質に就いて見ると先づ以上の如き種類がある、實に特殊のものとしては觀光道路の如きを加ふる必要もあらう、即ち自動車を以つて觀賞するを主としたドライヴ・ウエー、歩行者の爲めにする逍遙道路、いづれも各、本質的な特色を持つ。

要するに道路の性質が斯くの如きものである以上、關係者は凡べて是等の諸點を充分考慮しなければならぬ。先づ第一に、道路計畫の當事者は此の本質に従つて理想的な體系を樹てねばならぬ。次に道路の管理者又は交通監督者は此の本質を充分認識して、交通統制、道路管理を妥當せしめねばならぬ。先づ道路計畫の立場で云へば、市街地を問題とすると、其の都市の對外的道路網の整頓を一方に、内部的には幹線道路―連絡道路―末梢道路の體系を充分に整頓しなければならぬ。此の場合、全然新開地への道路計畫ならば問題は簡單であるが、既存の市街地に體系をたてるとなると、問題を慎重に考慮しなければならなくなる。圖面的に見て、二地點間を結ぶ線を机上で引いて了つたのでは不十分である。此の事は道路技術者が經濟學的社會學的知識を必要とするものとして既に本誌に論じた筈である。

第二の道路管理又は主として交通統制の當事者に就いての注文は、各道路の本質に基いて統制すべきであつて、之れを不徹底ならしめてはならぬ事が先決的である。例へば幹線道路の交通統制は、高速交通機關の利用を首位に置くべきで、歩行者の便宜は第二次的である事を知らねばならぬ。従つて幹線同志の交叉點は別として連絡道路とのそれは、充分に幹線の意義を尊重しなければならぬ。ましてや末梢道路と幹線との直接交叉の如きは全然排除して差支ない。反之連絡道路は高速交通を禁じて然かる可きで、車輛の乗入れは勿論自由であり、従つて徒行者は當然、自から交通機關に對して留意しなければならぬが、其の代り此の道路を幹線的に利用する事は、絶対に禁ぜられねばならぬ。

末梢道路に至つては、徒行者の利益が最大に尊重され、交通機關の速度その他は、全部その地區の居住者の安全、靜穩の爲めに制約されて了ふ。従つて是等の道路を通過交通的に使用したりする事は斷然禁止されねばならぬ。

是等の規定は勿論、取締規則的に可能であるか否かは疑問である。換言すれば、以上の體系による交通統制が完成してゐない爲めに、屋敷町を通過したり、連絡道路を疾走したりして、幹線の交通整理の煩瑣を免れようとするものがあると共に、幹線道路では其の軌道的性質が充分に認識されないで、矢鱈に交叉點があり整理があつて妨害的となる、歩行者も、之れを單なる道路と心得て、悠々と横斷する。之れも住宅地區内の道路と、かゝる幹線道路との區別を知らぬものゝ様である。要するに、交通機關の違反的な現象は、交通機關の本來の性質を充分理解して、之れを尊重しない統制整理に基く所が少くなす。

(四)

斯くの如く、道路設計の當局に於いて充分な體系を有し、交通統制の當局で、現代的交通機關の本質を充分に理解した整理方法を樹てるならば、最後に道路利用者に對して、注意を促す可きである。道路利用者には交通機關と歩行者とに分けられる。前者は勿論、高速機關と緩行機關とに分けられる。高速機關に就いて云へば、主として自動車であるが、幹線通行に際しては、充分其の有する高速性を許

される。或ひは逆に一定の高速度を維持する事が要求されて然かる可きである。彼等は此の趣旨に基いて、妨害的要素の侵入から充分に保護されるものと心得て差支ない。しかし、連絡道路末梢道路に乗入るゝや直にその態度を改めねばならぬ。従つて幹線道路を避けて連絡道路を幹線化するが如きは不都合である。假りに此の方法によると、三角形一邊の最短距離が得られる場合があつても、決して之れを犯してはならぬ。恐らく交通整理の體系が完成すればかゝる違反は犯す必要がなくなるであらうが。換言すれば高速交通機關の本質を尊重しない爲めに、かゝる違反が起るとも思へる。

緩行交通機關に於いては、幹線を通行するに際して、高速機關の妨害にならざる様に注意しなければならぬ。従つて幹線に設けらる可き疾緩走道路の區別は充分に尊重せねばならぬ。緩行機關に就いては、連絡道路末梢道路の使用が問題になるかも知れぬ。勿論、通過交通的に是等の道路が使用せらるゝ事は原則的に否定せらるゝが、速力の性質上、高速機關の場合程、嚴重に取締る必要が在るか否かは一應疑問である。但し、末梢道路に自由に通過的に乗入れる事は絶対に禁止されて差支ない事であるが、取締上の効果は別問題とすべきであらう。

次に歩行者に對する注意である。歩行者は、或る特定の道路以外には、歩行を樂しんではならぬ。即ち幹線道路の横斷の如きは、出来るだけ敏捷に處理すべきであり、其の爲めの交通整理が如何に嚴重であつても當然之れに服従すべきであつて、交通機關に對して妨害的たらざる事に努めねばなら

ぬ歩行者がその通行を樂しむを得るのは、逍遙道路とか散歩路とか、又は末梢道路に限られる。此の場合には、歩行者が首位に立つが故に、彼等の歩行を交通機關が妨害してはならぬのである。

(五)

斯くの如きが吾々の心得ねばならぬ事柄である。即ち現代の大都市に於いては、各人の自由裁量によつて處理すべき事柄が皆無となつていづれも規則的に規律されるのである。従つて一舉手一投足、一進一退いづれも複雑な規則命令に従ふ可きである。其の爲めに煩雜となり反つて不便になる事もあらう。横斷歩道規則の爲め、又は乗入禁止、一方交通規定の爲め、迂回的通行を止むなくされるであらうし、信號が赤なれば、何も通つてゐなくても、青に變る迄で、前進を差止められるであらう。若し之れに自由裁量を許せば、交通規則の全部が善意惡意に侵害され結局收拾すべからざる混亂を惹す。故に何處までも規則命令で規定された秩序を重じなければならぬ。個人を無視した制度的生活が現在の、殊に大都市の生活相である。従つて吾々の生活態度も制度的である可きで、冒頭に述べた様な個人的恣意的な事は許されないのである。

しかし此の制度的社會に關聯は、當然反省しなければならぬのは、制度の適性である。個人の自由裁量を許さないものであるから、制度規則は出來るだけ、實際の情況に即してゐなければならぬ。自動車に對する取締が嚴重過ぎれば違反を生む。大した交通量のない所に嚴重な交通整理を設けて

も意味が無く、結果かゝる交通整理を愚弄し無視する事になる。故に制度規則に意義を興へる爲めには、其等が生活の實情にピツタリ當嵌つてゐなければならぬ。茲に當局者の責任がある。

要は個人行動の制度化規律化と共に、制度規則の合理化が並行しなければならぬ。道路に就いて云ふならば、當局者及び市民共に其の認識を是正して、最も効果的な制度の運用を實現せしめねばならぬ。之れが本論の主旨である。

(昭和十三年二月二十九日稿了)