

横斷歩道と電車安全地帯

渡邊徳松

街路に於ける併用軌道停留場に設置する電車安全地帯と横斷歩道との關係は如何に處理すべきかと言ふ問題は最近に到りて漸く研究の芽を生じて來た様であるがこれこそ切實に改善を要する問題である。

茲に東京市内に於ける實情を中心として實際に交通整理・施設を取扱ふ者の立場より得たる實感を申述て研究家各位の檢討資料に贈り度いと思ふ。

× × ×

現在の東京市内の街路は大震災後の急速なる復興と引續いて新設工事・改良工事等の進捗に依り道路網の發展は全市に涉つて實に長足の發展を見たのである。之等街路に敷設されたる併用軌道は東京市電氣局線が殆どであり延長約

三六〇軒であり、他に東京地下鐵道株式會社經營に係る西武・城東線並に東京横濱電氣鐵道株式會社の玉川線等の社線が加へられるのである。

市電併用部分に於ける路面停留場數は約一、〇〇〇箇所である。其中約四割程度は相當大なる交叉點に接して居るのである。従つて交叉點に於ける横斷歩道と電車安全地帯との處理問題が生ずるのであるが從來は此點は深く考慮されて居ないのである。即ち左に擧げたる其の容相に依りてそれは實證される處である。

- 一、横斷歩道と安全地帯と全く連絡無きものあり。
- 二、横斷歩道と安全地帯と重複して居るものあり。
- 三、横斷歩道に安全地帯が一部分重複して居るものあり。

り。

と極言出来るのである。

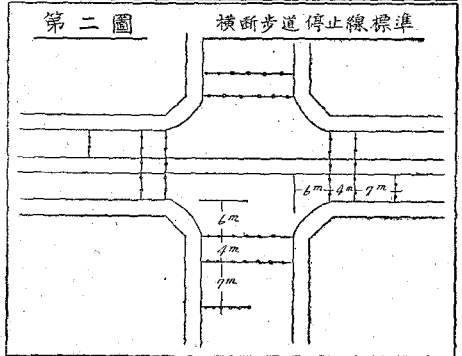
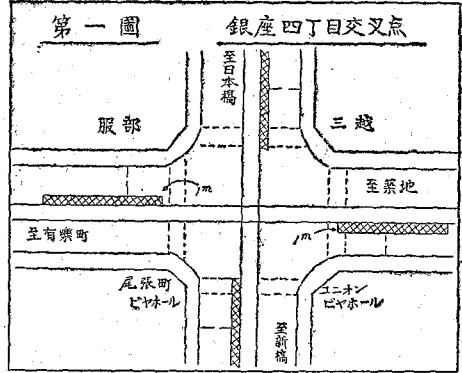
右の結論を得たる理由は次の三項目に依り明かである。

四、横断歩道と安全地帯と連絡し重複せざるものあり。
今一例として終日横断歩行者の最も多き銀座四丁目（尾張町）交差点の現況を示せば第一圖の通りである。

一、重複したる場合は電車待合客が横断歩道部分に佇立して横断歩行者の障碍となる。

二、重複したる場合は横断歩道上に多數の待合客が在る爲め往々電車停車位置を横断歩道部分に前進し歩行者は交通渦淵内に押出され非常なる危険に晒される。

東京市内の横断歩道は第二圖に示す如く四米を標準とし、隅切り六米後退して設置し停止線は更に七米後退施設して居るのであるが交叉街路の角度又は廣狭等の事情に迫られて幾分變形的なものもある。



第一圖

研究の要點である横断歩道と安全地帯とは如何に處理すべきかであるか、横断歩行者・電車客扱等の整理上より見たる結果は横断歩道と安全地帯は接続し重複せしめざる事

三、待合客が横断歩道部分に在る爲電車が制規位置に停車すれば客扱に不要の時間を要し遅發多く輸送能力を減退する。

以上の結果に依り既に切實なる障碍に迫られて、品川驛

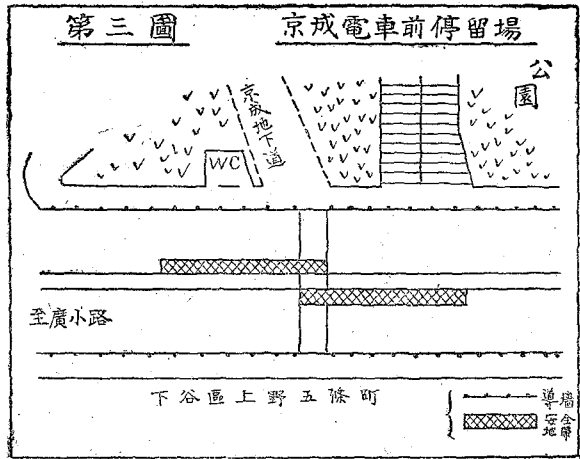


圖 二 第

前停留場の如きは重復したる部分を剪除したる例もある。
 現在上野驛附近に在る京成電車前停留場の如きは交叉點に
 は非るも、上下線共に一の横斷歩道に重復して設置したる
 爲著しき障碍を繰返し企業者當局も煩んで居る様見受けら

れるのである。

大同小異何れも同様の問題である。過ぎたるは既に及ばざるのであるが既設のものに對しては成るべく速に改善を施し將來設置の場合は十分考慮を望む所である。(一四、七、三〇稿)

臥薪嘗膽とは今日の我等の生活振でなければならぬ言ふなかれ、事不可能なりと借問する關東大震災後の生活に對しての忍耐如何を。今其災禍を追憶するもあながち無益ではなからう。

「大正十二年九月一日午前十一時五十八分關東地方に大地震あり、死傷者十五萬七千人を算し損害實に十五億圓を突破す、就中本所被服廠跡に逃げ込みたる三萬餘人は一擧火焰の爲に焼死し酸鼻を極む悲惨又悲慘」