

# 東 京 雜 觀

\* 武 藤 吉 治

## 1. 好景氣に躍る

日本内地へ行つたら、非常時日本の緊張した國民精神に接し、大に刺戟れさるだらうと期待したのに遺憾ながら其の期待は全く裏切られた。勿論都會の外面許りを見ただけでは真相は解らないかも知れないが、過ぎし歐洲大戰當時の好況時代にも比すべき景氣よさが、「デパート」に、飲食店に、花柳界に、興行物等に現はれて居る。この傾向の尤も著しいのは矢張り尙工業の中心地である關西地方である。外人の驚くのも無理がない。唯幾分か非常時の反映と感じたのは、銀座通の「ネオン」を遠慮して多少減らして居る事、「ガソリンバス」を減車して居る事、市内電車が混合つて居る事位である。

この景氣鈍後國民の力強さの表現だと評して新聞もあるが、然し農村は無論困つて居るだらうし、一般官吏や統制による轉業者等軍需工業に無關係の國民は、収入の増加ないのに係らず、物價の騰貴に、税金の高率に、義務的貯金等に従つて生活に余儀なくされて居るのであるから、景氣を煽つて居るのは一部殷賑産業の従事員のみである。

其結果至る所に、町内の不和、社會の不安を醸成して居ると聞いたが、誠に遺憾に堪へない。されば厚生省が之等國防工業を雙肩に擔う股工業従事者をして、極力自肅自戒、物資節約増産の國策線に協力せしむる爲め、種々な方策を講じて居るのは、當然過ぎることであ

る。

## 1. 交通機關の行詰など

市域に於ける地下鐵道の普及は遅々として進捗して居ない。現在新橋、淺草間約八杆、新橋澁谷間約八杆(但し大部分開通せるも未だ全通に更らず)に過ぎないので、郊外の住居地域と丸の内附近の「ビジネスセンター」を結ぶ高速度鐵道としては、省線電車と省線電車に連結する私營電車専用線が、其主流をなすものである。然るに「ラッシュアワー」に於ける混雑さは、私營電車は兎も角尤も重要な省線電車に於て全く殺人的と云はねばならぬ。省線としては其車隔と云ひ、其車體の連結數と云ひ、最早や最大限度迄實施して居るのであるが、尙この混雑さである。現在の趨勢では、丸の内—日本橋—京橋—京橋一帯の「ビジネスセンター」の密度は益々大きくなる許りであるし、郊外の住宅地の密度も亦増える許りであるから、之等の交通機關は益々行詰る一方である。是を救ふ唯一の方法は地下鐵道の普及を促進することである。然し其れには莫大の建設資金を要するのであるから、現在の如く營利會社にのみ任して置いたのでは、なかなか涉取らないのではないか、矢張り大阪市の如く公營するのが得策ではないだらうか。市内電車は「バス」の制限により、何年振りかで黒字を出したと喜んで居る。満員電車が時世得顔に恐しい騒音を出して走つてゐるのも、お尻を突出した木炭「バス」が活歩して居るのも

時局相である。この木炭「バス」に對しては、政府に於て國策上大に奨励し補助金迄出しゐて居るが割合に故障率が多いとかで餘り普及されて居ないのは遺憾である。

銀座通の路幅は二十五米であるから、新京の豊榮路よりも一米狭い。此處に廣い歩道（幅六米以上か）をとり中央に電車を通じては交通の行詰るのも當然である。而も電車の騒音は「銀座」氣分を台無しにして居る。何故速にこの電車を昭和通に移轉出來ないのか。内地に於ける事業遂行の困難さを痛感する。

#### 1. 遊覽「バス」に乗りて

市内遊覽「バス」は一日がかりで各名所を廻る、遊覽中特に感じた事を述べる。

恐多いことであるが二重橋の上の方の橋は鐵の「アーチ」で、下の方の橋の石道「アーチ」と調和がとれない。又宮城内のお役所で赤煉瓦剥出しのものがあつて、白亜のお城式建物と頗る不調和をなして居る。是等は明治二十年頃の歐化思想の盛な時代に建造せられたものと察せられ恐懼に堪へない。

官廳建物のお粗末なのを見て驚いた。東京市廳舎の古ぼけた「バラック」は舊態以前として

居る。突飛な月島案は破れたが、未だに何處何處に建つやらきまつて居ないとのこと、市の面目上棄て置き難いことではないか。政府廳にも「バラック」建が尙残存し、最近竣工したものは事務所式建築であつて落付がない。この點滿洲國官廳が遙かに勝つて居る。帝國議院のみは雞群の一鶴の如く斷然輝いて居る。

明治神宮内苑の樹木の繁茂したに驚く。何と常磐木の多いことよ。新京にもうんと綠樹を植えねばならぬと痛感する。靖國神宮内は比較的樹木少く多少優化して居るが、早晩大に綠化して神々しき神域道營の由、構なことと思ふ。

東京の三大公園、上野の面積は二十四萬坪、芝は十三萬坪、日比谷は五萬坪であるが、神社、料亭、其他の公共建物等に、かなり面積を占有されて居るので實利用土地は頗るなつて居る、是を新京の公園と比較すると、野は順天公園よりも、芝は大同公園よりも、日比谷は白山公園よりも、綠地は遙に少い。この點新京の市民は餘りにも恵れて居る。

#### (35頁より)

假定も同様に合理的であらしめたい。理論も假定と同様實際が之に伴はぬ場合が多いのであるが、そうかと云ふて伴はぬことを前提とすることは面白くない、亦スラツチは實際にたまるのであるが、實際にたまるスラツチに就ては別の考へ方をなす可きである、

流量調査表は、斯くの如く平均流速1m/secに依つて出來た、之に依つて管渠の負擔は決定する、附屬構造物も一定の標準に従つて極る、豫算は之等の負數から容易に決定することが出

来る、こうして極めた豫算は、實施の場合、體均衡を探るものである。

茲に一言したいのは、以上の各要素は、明にして、保存しなければならぬと云ふことある、其れから其の後の改良、或は検討に必要となるからである。

尙街路の系統を度々變へらると云ふこと下水道計畫殊に豫算編成に對して、非常な負担を與へることである、之が街路の場合には取捨するに止るが下水道の場合には、もつきな範圍に形響し勝ちである。