

# 軍事上より見たる道路

一四

理事

參謀本部第三部長  
陸軍少將

岸本鹿太郎

## 一、緒言

一、交通機關の發達と道路の價値

三、軍事上道路の價値

1. 軍隊輸送には鐵道と道路との併用を要す
2. 軍の後方機關としての道路
3. 戰場に於ける道路
4. 國防上より見たる國內道路
5. 自動車の發達と道路

#### 四、結 論

##### 一、緒 言

近來道路改善の叫は漸く識者の間に唱道せられ、新聞に雜誌に其他各種の宣傳手段に依り、廣く我國の道路が不良であつて改善の必要焦眉の急に迫つて居る事實を一般國民の前に提供し、道路觀念の普及發達を圖る様になつたのは、誠に慶賀に堪へない所である。然しながら國內殆ど峻嶮の山脈を以て覆はれ、唯さへ交通路の發展し難い地勢にある我國が、最近三百年の久しきに互り鎖國封建の政策を取つた爲めに、益々其の發達を阻害して來たので、之が改善進歩は當局者の非常な努力あるにも拘はらず、之が進歩發展の實を擧げることが餘程の困難であつて、近來の著しい文化の發展に伴ふことが出來ず、交通上の缺陷は日毎に各方面に認められて居る。殊に自動車の發達は道路に取り正しく一種の革命を促したと云つてもよい位で、將來の道路に要求する所は、到底在來の如き不完全なものにては役に立たず、單に路

幅の大・傾斜の緩、曲屈形の大のみでなく、更に一層路面を強固に結構せねばならぬ様になつたのである。

目下我國の情勢から見て斯の如く經濟上、富源開發上其他國民交通上國內道路の粗惡不良は、延ひて我國の國防上から見ても亦著しい缺陷を形成し居るものと云はねばならぬ。蓋し晩近鐵道の發達は軍事輸送に貢獻する所極めて顯著で、之を以て重要な輸送機關となすは勿論であるけれども、鐵道は元來單に軍事上の要求のみに依りて建設せらるゝものではない、如何なる所に於ても戰鬪を交へねばならぬ軍隊の行動は、常に鐵道のみに信賴出來ない點もある、軍隊の行動は道路を離れて論ずることの出來ない位置に立つて居る。殊に此頃重砲を動かす必要の増加せると空中偵察の進歩せるが爲め、兵を動かすことの一層迅速を要求するに至つたことは、近時著しく良好なる道路、多數の自動車を利用することを切望して已まないものである、一度我國々内の道路の不良なるに思を致すとき轉た寒心に堪へない次第である。

## 二交通機關の發達と道路の價值

近時鐵道は縱横に敷設せられ、之を補ふに輕鐵、電車の類を以てし、水上の交通又著しく隆盛を極め、運輸交通の事殆ど之に依て行はるゝこととなつた。此事實は一道路の價值を低下した様であるが、然し此種技術的交通機關の發達は、延びて社會の交通を頻繁にし、移動交易を隆盛にするので、之が結果として多數の人員資材は停車場或は港灣より各方面に分散せられ、陸上の運輸交通は益々盛となるものである。即ち技術的交通機關の發達は同時に道路の改善を促すのであつて、此兩者は寧ろ相共に關聯發達を圖るべきものであらうと思ふ。

交通機關の發達により人員と物資との移動を盛にするは非常なもので、最近鐵道省の調査に見ても、大正三十年頃迄に現出するであらうと豫想された數量は、早くも既に本年に於て顯はれて居るさうである。若し今少し陸路を以てする交通運輸力が向上して居つたならば、少くも短距離輸送なりとも其の幾分を負擔することが出來

て鐵道の蒙る混雜を輕減することが出來やう。然るに陸路の發達は到底之を補ふ迄には至らず、貨客の全部を擧げて鐵道に集中し、運輸力の不足は貨物を停滯して多大の不便不經濟を來すが如きは、如何にも情ない次第である。吾人は鐵道の如き技術的交通機關の立派に發達すると共に陸路交通運輸の完備することを切望して已まないのである。鐵道が發達しても停車場への集散が大八車や人力車に依りて運ばれて居ては未だ徹底したとは云へない。是れと云ふも道路が惡いから原因するのである。

### 三、軍事上道路の價值

彼の日露戰爭の際軍隊の輸送を専ら鐵道に依て行ひ、國內の全兵力を擧げて大陸に移し、赫々たる戰捷を齎した事實に鑑みて、我國の一般人士は軍隊輸送上鐵道の價值の重大なるを認めて居ると共に、將來も亦之のみに多大の信頼を措かんとするの風がないでもない。實に軍隊の輸送に當て鐵道の效果の大きいことは、今改めて喋々する迄もなからう。吾人は飽く迄も其の完備を期し、一朝有事の際には作戰上充分

之を利用することに違算があつてはならぬと思ふ。然しながら之と同時に道路の價値を忘却するが如き否少くも之を輕視するが如きに至つては、大いに戒めなければならぬ。況して近來自働車の發達は、益々道路の完備することに依り、始めて其の能力を充分に發揮し得らるゝ點より云ふも益々然りである。

日清の役以來屢々大陸に兵を動かした我軍の常に惱まされたのは、實に道路の不良なるにあつた。作戰と道路との關係が極めて密接であつて、神速に戰爭を遂行し短時に其目的を達せんとしたならば、一に優秀なる交通機關に依らねばならぬことは、我軍上下を通じ痛切に感じて居る所である。以下些か項を別ち略説を試みやう。

### 1. 軍隊輸送には鐵道と道路との併用を要す

將來の作戰に於て、大兵團の運用には、多くの場合鐵道と道路とを併用せらるゝことが多いてあらう。茲に國內の作戰を想定し、假りに東京附近から沼津平地に向て

五ヶ師團の兵力を可成速かに輸送する必要が起つたものとし、些か研究して見よう。東京から沼津まで約二十五里あるが、此の間に鐵道としては輸送力の豊富な東海道線を有し、道路としては東海道及其北方に並行する大山街道に依り、伊勢原から、松田、山北、御殿場を経て沼津に通ずるものとの二條がある。今若し鐵道で行けば東京から四時間の後には沼津に達することが出来、陸路を取れば少くも二泊し三日目に始めて沼津の人となることが出来る。斯く觀ぜば一見此五師團を送るには鐵道のみによるのが迅速に送れる様に思はれるけれども、實際は然らず。兵員、器材の多數なるが爲めに中々左様に單簡には參らぬのである。今若し鐵道のみで送るときは、鐵道の最大効程を出し極めて順調に進歩した場合でも、先頭列車が東京を發した後尾列車が沼津に着くまで實に約十一日の日子を費すのである。然るに若し此に代ふるに完全なる三條の道路を以てし、各道路に一師團乃至二師團を行進せしむるとせば、正に四日にて全兵力を送り終るのである。其の差實

に七日と云ふ大きな日數を示すのである。

此の比例は距離の遠近兵力の多寡等に依り常に一定のものではない。概して云はゞ遠距離となるに従ひ鐵道が有利であり、近距離となるに従ひ徒歩行軍を有利とするのではあるが、又以て如何に此種の軍事行動に於て鐵道のみ據ることが不利で、道路の助けの偉大なることがあるかを語る一端とも出來やうと思ふ。

其處で如斯場合に於ては鐵道と道路とを併用し、兩者長短相補ひ、輸送の迅速を圖らねばならぬことになる。此際此兩者を併用し、時日の最少を期せんが爲には、東海道鐵道の外少なくとも完全なる道路二條の存在を必要とするのである。然るに實際上に述べた兩道の景況は如何であらうか。堂々たる國道の地位にある東海道であつても、其の路幅、路面の不完全なるは暫く措くとしても、足一度箱根の險に衝突せんか、車輛を通じ得るものは御殿場に迂回するの已むなきに至り、東海道を離れてしもふてはないか、伊勢原、松田、山北を通ずるものに至りては、車輛の通過す



ら容易でない様な有様で、到底此二條の道路を二條として完全に使用することは不可能である。大に改良を叫ばねばならぬ點は大凡斯る所にあるのである。佛國の如きは日本に數倍の鐵道網を有し、道路網も亦豊富なるに拘らず、尙今回の大戰に道路の不足不良を感じ、盛に構築改築をなしたのを見ても、如何に道路が必要であるかを知るに足る。

## 2. 軍の後方機關としての道路

軍隊が戰場で交戦する間に必要な各種の彈藥、人馬の生活に要する糧秣、裝備品等の追送並に還送の爲め所謂兵站線の設置を必要とする。此兵站線なるものは、鐵道が使用出来れば結構であるが、鐵道がない場合は勿論、縦ひ鐵道が在つても、尙陸路を以て兵站の主線とするのが常である。是蓋鐵道は極めて重寶なものであるから其輸送力を充分に利用するに心掛けるけれども、何様戰場に近くは従ひ道路の如く自由地使用出来ぬ點もあるし、又敵の爲めに妨害せられ故障の起り易きものであるか

ち、之のみに信賴出來ない。矢張陸路の安全確實なるに如かない。且戰場は、屢々鐵道沿線を離れて遠く側方に選ばれるの已むなきものがあるので、陸路使用の研究を止むことが出來ない。我國は屢々外征の軍を起し之に關し具さに經驗を管めたのであるが、大陸の道路は殊更不良の爲常に非常な困難に遭遇して居る。

彼の日露戰役當時に於ける韓國及滿洲の道路は、概して路幅不定、路面の構造粗惡にして、降雨に際しては路面全く泥濘となり、人馬車輛の通過困難を極め、甚しきは單獨の歩兵でも一時間僅に一吉米内外を行進し得たに過ぎないことがあつた。縦列車輛の如きは一車僅かに三吠を積載し、勇奮努力孜孜倦まずして一日纔かに二、三里を行進し得たるに過ぎないので、軍の前進殊に給養上に非常の困難を來したことがあつた。其他同戰役に於て道路の泥濘若くは不良の爲めに車輛殊に砲兵の行進を困難にし我軍に在りては屢々有利の敵を逸し、露軍に在りては我軍の爲め捕獲せられたことが少くなかつた。

今次の歐州戰場に於ても亦後方連絡の爲めに交通設備に苦しんだ例は少くない。一例として、同盟軍がカルバートン山地に於ける一部の状況として、副官の手記として傳ふるものを摘録すれば左の通である。

一 鐵道連絡の行はれざりし間は晝夜國道を使用したるを以て、間斷なき修理工事に違あらざりしも、種々考案を廻らし之が救濟の策を開けり。例へば某地に於ては、千八百米の鐵道隊道を経て無數の車輛を山上に運搬したるが爲め、急傾斜地には、重貨を輸送するの勞を省き、同時空車は縦隊に遭遇せざりしを以て、再び之を低地に運搬せしむるを得たり。鐵道運轉の開始せらるゝや街路に依りて輸送を爲すの必要なさに至れるも、既に前方に在りて定時給養を要すべき軍隊の數を増加したるを以て、到底給養上の困難を排除する能はざりしが如く、其後國道及鐵道は、新なる兵員、彈藥、糧秣及裝備品の運搬に絶へず之を使用するに至れり」と。

山地に於て鐵道の隊道を道路に代用したなどは如何にも此の間の消息を語るもので

ばないか。其の故は、西比利亞に於ける道路の不良なことは、尙一層甚しく、殆ど鐵道の外用ふべきものなく、一度鐵道にして故障を起さんか、交通全く絶え廣大なる守備地域に於ける相互の連絡に困つたことは誰れも知る所であつた。彼の悲惨を極めた尼港事件の慘害にした所が、其の原因は色々あらうが、要すに交通機關の不備が之が最大原因と云はぬばなるまいと思ふ。

本邦内地の道路は、元より上述大陸のものに比すれば幾分か優つて居るであらうけれども、所に依ては餘り異いが無い所がないでもない。戦争は常に大陸に起るものと限らぬ。一度國內作戰に思を致すとき、轉た寒心に堪へないものがあると云はねばならぬ。

### 3. 戰場に於ける道路

抑も軍統帥の妙は餘り必要の無い處では充分兵力を節約し、全般の勝敗の運命を左

右すべき最も緊要の地點に充分多くの兵力を集め、此點に於て敵に優る兵力を以て猛烈果敢に攻撃を斷行し、決勝の途を開くに在る。而して此の筆法を採る爲めに豫め斯様の配備を取るときは、近時著しく進歩した空中偵察の爲めに、未だ交戦せざるに先ち、既に敵の爲に我配備並希圖を察知せられ、敵をして適時對抗手段を取るの餘裕を與へ、勝利を得るに至らぬ。此處で不意迅速なる行動を以て、敵に察知せられざる短少の期間に於て我が配備を變更し、戰場の一方より他方に兵力の移動を行ひ、敵の未だ對抗手段を採らざる以前に、其の虚に乗じ之を粉碎すると云ふ流儀で戦闘をせなければならぬ。之が爲めには鐵道、自動車、陸路行軍は常に併用せられなければならない。

歐洲戰場附近の鐵道は蜘蛛の巢の如く發達して居り、鐵道も亦軍事上の要求に依り敷設したものが多し。けれども、悉く此等軍の要求に應じ得らるゝものではなく、盛に陸路が用ゐられた。陸路に依るにしても單に徒步行軍に依るのみでは、上述の

急速なる移動に適せず、軌條を要せざる行動自由なる自動車を盛に使用する様になつたのである。従て之等陸路交通の不備の爲めに悲惨の戦敗を招いた例も少くない。現に東方戦場に於て獨逸が其の發達せる自國交通網を利用し、盛に其兵力を移動し露軍の虚を衝いたのに對し、露國は飛行機に依り豫め之を察知して居つても、國內に於ける交通網の不完全なるが爲め、之が對抗手段を講ずることが出來ず、惨敗の原因を爲したことが多かつた。此等の例は如何にも軍事上完全なる道路網の發達を要求するものと云はねばならない。

#### 4. 國防上より見たる國內道路

四面海を繞らし、海岸線の出入に富み、多くの上陸點を有するは、本邦四圍の情況である。此を以て一朝國內に於て此等侵入軍を禦防せんとせば、國內の兵力を一地从他の地點に移動集結し、敵の上陸半ばに撃退する方法を取らねばならぬ。然るに國內は殆ど運動困難な山地を以て充滿せられ、平野少く交通の不便は極度である。

試に見よ、我邦第一流の東海道ですら、前述の如く一度箱根の險に遭ふときは、野砲の通過さへ容易なことではないではないか。平地に在るものでも、多數の人馬車輜や自働車の連續通過に堪へ得るもの果して幾許あるだらうか。吾人が一度野外に出で演習に従事する時、砲兵や、輜重車や、道路に惱まざるゝことは想像以上であつて、切に我邦道路の疎惡、國防の缺陷を嘆ぜざるを得ないのである。

#### 5. 自働車の發達と道路

前にも述べた通り迅速なる側方移動を行ひ以て或一點に敵に優るの兵力を集中し敵を撃滅すると云ふことが、戰略の要訣である。之れが爲に最も多く用ゐらるゝは自働車である。何んとなれば鐵道は戰場に並行して敷設してない場合が多いからである。又軍の行動は後方の輜重が續かない爲に度々制肘せらるゝことがある。馱馬の輜重を隨へてヨチ／＼歩いて居ては到底敵に先て要地を占めるとか、敵の不意に出づるとか云ふ様な軍略を用ふることは出来ないのである。どうしても將來の輜重は自働車

に改良せねばならぬ。さうなると將來軍用自働車は莫大の數を要求することゝなる。此自働車は如何にして得るか、其の大部分は民間より徵用するの外はないのである。故に將來は平時的施設として益々自働車の増加發展を圖り、以て有事の際軍事上に其多くを提供し得ることが極めて必要である。是れが先年自働車補助法が出た所以である。處が道路が不良であつては如何に補助法が出ても、獎勵法が生れても、到底自働車は發達せない。否、發達するを許さないのである。故に國內道路は國防上直接必要であると共に又國防上の一大要素たる自働車發達の爲にも亦最其の改良の必要に迫て居るのである。今試に今回の戰爭に西方戰場に使用した自働車數を擧げて見ると、佛國は約八萬輛、英軍が約三萬輛、獨軍が約六萬輛である。其の他白國のものを加へると西方戰場に働く自働車は實に二十萬の多きに達して居る。又大正六年調の自働車一輛に對する人口を擧げて見ると、米國二四、英國八〇、佛國三一七、獨國六四八、伊國八七五、澳國一、九七六、日本一二、〇〇〇と云ふ數になり、全く比較



にならぬ。此の主なる原因は道路不良の爲めてあらうと考へる。今の世になりて尙手車や大八車を挽いて油汗を流して居つては人道から云ふも棄て置けぬ事ではないか、何んとかして、速に一日も早く道路の改良を實現して貰いたいものである。日本に自働車が増しても戦場となる道路が自働車が通らねば駄目ではないかと云ふ問題が出るかも知れぬが、自働車が發達すれば、自働車を以て道路を強固にすることが出来るのである。例へば米軍が六連修路自働車を利用し、搗固車、砂利車、ローラー車、ベトン車、ローラー車コルター車を逐次進行せしめて急造自働車道を構築した如き英軍がローラー車、砂利車、ローラー車の三回式を採用し、伊軍がローラー車を運行し戦線の直後まで修路に従事した如く特種の自働車を以て急造自働車道を構造することが出来る。要するに自働車の増加することが國防上に於ても急務である。而して自働車發達の爲には良道を要すると云ふ結論を得るのである。

#### 四、結 論

大凡此種公共的事業の改善發達には、主として國民交通上の顧慮、富源の開發、及國防上の見地等各種利害の打算よりせなければならぬのは明瞭であるけれども、其の施設が特に國民全般に關係するものであるから、勢、一面に於ては各個人の道路觀念を向上しなければ其實現は餘程固難であらうと思ふ。此を以て吾人は大に我國人士の道路に對する趣味の向上と、責任觀念の自覺とを叫ばざるを得ないのである。本邦に於て此等の趣味及責任感の低級なことに至つては、隨時隨所に窺はることが出来るのである。自家の庭前にも等しき通路面を塵埃の散亂に委して顧みず、之に下水溝の腐敗水を撒布して無頓着なるが如き其の一例である。晴天續けば紅塵の巷と化し、雨降りには泥濘の田圃と選ばざるは、是我帝都に於ける道路である。斯様な有様だから上野、日比谷の良公園あるも散歩する氣にもなれず。道路が良ければ短距離の用事は散歩徒歩すると云ふこともあるが、道路が不良の爲に直ぐ電車に乗る様になる。是等が電車の人を増す一原因となつては居らないか。道路の不

良は種々の處に影響して居る。吾人は歐米文明國の道路が清潔完備室内と選ばざるを見、轉た痛嘆の至りに堪へないのである。

近頃道路法の制定を見、逐次改善せられつゝあるは大に喜ぶ所である。けれども、未だ容易に其進展を見る事が出来ないのは遺憾千萬である。此に於てか吾人は、之が實現、改善の前提として、先づ一般人士が、尙一層道路に關する趣味を向上し道路の改良が經濟上衛生上又國防上重大の關係を有し、近來一層其必要を高めたと云ふことを知得せられんことを切望して已まないのである。