



# 我國道路の過去及將來

理事 陸軍中將 佐藤鋼次郎

道路改良の必要を述ぶるには全體數字に依つて證明するのが適當であります、即ち道路を造ればどれだけの利益がある又自動車と荷馬車との運搬能率の關係が如何であるかと一々數字で掲げて説明するのが必要であります。が遺憾ながら茲に之を述べる時間を持ちません。さて日本の道路であります。が數年以前にオートロックといふ雜誌に書いてあつた所に據りますと「日本の國には道路と稱する様なものは無い、一般に道路は天然の儘で殊に都會でも僅かに砂利が敷いてある位で、降雨になると泥海の様になつて人達は下駄と稱するもので歩行してゐる」と書いてあつた。又「日本の自動車には世界に會て見ない泥除がある。あれは泥除けではなく泥跳ねである」と書いてあつた。實際我々も雨降りの日など泥除けで泥を跳ね掛けるのには非常に不快を感じます。餘計の事ながら斯様な事が社會主義者の起る一原因ではないかと窃に心配する次第であります。

米國で各地方の道路改良事業に非常な貢獻をしたサミュエル・ヒルと云ふ人が大正七年の冬日本へ参りましたが、東京の道路を見て此の儘放つて置いてはいけなさと當時濫澤子爵や淺野總一郎君に頻りに忠告をいたしました。そして此の人は道路改良に非常に熱心なので道路改良の利害並改良前後の實況など寫した活動寫眞を持つて來て講演されました、そこで我々も我國道路改良の必要を痛切に感じた結果道路改良會を組織したのであります。

元來外國の道路と日本の道路とを比較して見ますと其の懸隔が餘りに甚だしい。元來が歐米人殊に歐洲人は日本人に比べると道路に就いての觀念が頭から違つてゐる様であります。現今の歐羅巴の道路が非常に良いのは恐らく近年そうなつたのではないらしい。彼のボンペイといふ所は伊太利の有名な所であるが夫れは噴火の爲めに全市街が埋まつたのを後に夫れを掘り出したのであります。此古蹟を見ても當時既に今日でも東京等で見ることの出来ない様なもので、現在の技術上から考へて見ても立派な道路が出来てゐる。夫れが今より二千數百年以前の市街である所から考へると其の時分に既に道路が此の如く發達してゐた事が證明せられるのであります。斯様に歐洲人は昔より立派な道路を造る事を知つてゐたが我邦の如きはやつと近頃に至つて之を改良するの必要を感じた次第であります。

歐米人の眼から見れば日本は道路ばかりでなく總ての事柄が一體に規模が小さい。殊に道路が一層甚だしい様であります。道路の幅の如きも極めて狭い。西洋人の眼から見れば、<sup>①</sup>獸徑に過ぎません。それは一つは日本の地形が然らしめたのもありまじやうが又各藩が割據して居た爲め道路を良くすると防禦上非常に不利益だといふ關係からでもあつたのでありまじやう。即ち箱根の險路の如きも便利な道を造らうとすれば幾らでも出来たであらうが「一夫險に當れば萬夫阻む」と云ふ様に防禦上から彼の様な道を造つたのであるとす。それで各藩の境界であつた地方は殆んど通行の出来ぬ道路が澤山あるのであります。

日本は各種の方面に於ける文化状態と比較して、道路が最も遅れてゐる様に思はれます。その原因は色々ありませうが、憶ふに日本の交通は太古は多く水運に依つたものでありませう、其後陸上を運搬する事となつても道路上の運輸に付いて餘り速度と云ふことを顧慮しなかつた事が原因で、唯自然の發達に任せたが爲に始めは人間が物を擔いて運搬し次には牛馬の脊に依り次に馬車に依つて運搬したらしい。然るに歐羅巴では疾くの昔から先づ第一に馬車が發達してゐました。従つて道路も可なり發達してゐました。然るに日本には此の馬車時代なしに直ぐに鐵道が出来た爲に道路は最早構はない様になりました。私は以前東京から名古屋までの東海道を人力車で三日間で行つた事がありますが、鐵道が出来ない前の方が道路は良かったが、鐵道が出来てから道路を修理しないから現今の方が悪い様であります。

一體道といふものは人の體内に於ける血管の様なものであります。鶏の卵の孵化する前には先づ第一に血管が出来て居るが人體でも多分そうでありませう。國家や都市を經營するにも先づ道路を造るのが第一でなければならぬ。例へば青島の如きも獨逸が之が經營に着手するや第一道路と水道をこしらへ其の次に下水を設け斯様に血管を造つて然る後に家を建てるといふ順序であつたのであります。又佛蘭西が占領したサイゴンでも又彼の露西亞が經營した旅順でも同様で最初に非常に廣い幅の鋪裝した道を四通發達せしめ然る後建物を造つたのであります。

然るに我邦に於ては全く反對で東京などでも第一に家を勝手に建築し道路などは顧みない。だから勝手次第な道路が出来、夫れを都市が可なり發達してから建物を取毀して改築するの止むなきに至つたのであります。斯様な次第でありますから、何を差し措いても先づ第一に道路問題を決定するのが、最も緊要

であります。

今度の歐洲大戰で吾々が大いに驚いた事は鐵道や自動車に發達したので馬などは必要がなからうと思つてゐたのに全く正反對に今度の戦争で馬が非常に必要である事を感じた事でありませう。夫れは何故かと云ふに鐵道や自動車の發達は之を血管に譬へたなれば動脈であります。之と連絡を保つて小動脈とか毛細管とが必要であります。即ち深山幽谷の果て迄鐵道や國道が發達したとすればその小動脈や毛細管の働きを爲すべき縣里道は益々増加するのは無論であつて是等道路上の運搬は必ず馬に依らなければならぬからであります。それが爲今同の大戦では馬の不足を告げた譯で之を以ても如何に山奥まで道路が發達してゐるかが想像が出来ませう。

我國では動脈として鐵道を布設してゐるのみで道路の改良は殆んど出来て居らぬ。近頃歐洲では自動車と鐵道と併用してゐる所が多い其の理由は何せかと云へば築造上經費の點からでも技術の點からでも自動車の方が鐵道より非常に容易である例へば鐵道線路は其勾配四十分の一以上でなくてはならぬ。

従つて斯様に線路を建築するのは仲々困難であるが自動車道であると六十分の一以下の勾配なら自動車の通過に差支がないとしたものである。さらば自動車道ならば可なりの山地でも之を建設する事は容易であるが之に反して鐵道を建築するとなると仲々困難である。又自動車は待避線も停車場も必要がない。唯雙方の自動車が行き違ひの出来る道幅がありさへすれば夫れで良いのであります。

又道路を改良するのに茲に一つの注意すべきは如何に善良の道路でも一局部のみを改良しては効果が頗る少い。全般に亘つて交通網が改良せられ、又全般の關係を考慮し一定の計畫の下に改良されなくてはな

らぬ。是が道路改良の爲最も肝要なる事項であります。

現今に於ける米國の道路の如きは先づ以て最も理想的に改良されたものと云つて可なりであります。現に米國では新鮮な野菜牛乳其の他日用品を極めて廉價で得る事が出来ると云ふのは自動車の效能に依り總て人間生活の能率を向上せしめてゐるからであります。

我邦に於ても道路さへ造れば如何なる山奥にも自動車が行く様になつて植林も容易に出来、山奥の森林から木を伐り出しても運搬費が多く掛らないから非常に安値に市場に供給する事が出来る斯様になると山地で今日まで人の行かなかつた様な場所が植林地となり或は牧場となり又は不耗の地が開墾せられる様な結果になる事は論を待たぬのであります。さて道路改良が必要として何を爲すにも先づ金が必要であつて道路を造るにも莫大な費用を要する事は勿論である。併し前述の如く道路に依つて地方が開發されればその利益は夥しいもので此れが收支は相償つて尙餘りあることは自明の理であるから道路改良の爲めには多大の負擔をしても之を斷行する事が必要であると思ひます。

大體日本の道路は規模が小さい結果二度手間をやつてゐる。これはつまり百年の計を立てず其の當時の現況にのみ因はれたからであります。歐洲では此の邊の考へが違つてゐる。凡へてが大規模で生産的事業なれば負債をしても之を遂行するから總べての事業が理想的に發達してゐるのであります。我邦に於ても道路改良の氣運が向いて來た様であるから、此の際に立派な交通網を完全に造り上げる爲には、目を閉ぢて財布の口を開くのが最も肝要な事であると考へます。