

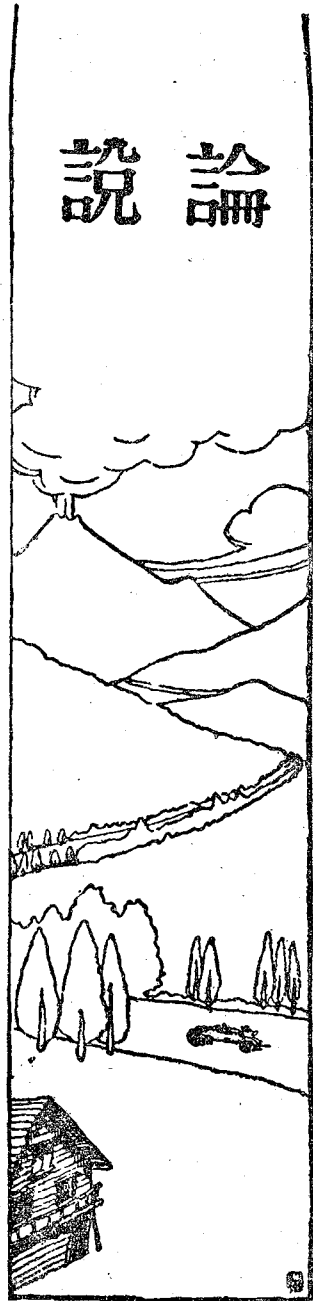
論 說

道路改良に對する緊急問題

貴族院議員 陸軍中將 男爵 山根 武亮

一 農村救濟策と道路

元來道路は吾人の生活に必要な缺くべからざるもので、凡そ人間が生きて動く以上、門外一步を出れば是れ即ち道路である。土農工商あらゆる階級何をするにも道路がなければ動かれない。故に商工業の活動も農民の仕事も、道路がなければ何事も出来ないのである。



就中此の道路なるものが農村の救済策と如何なる關係があり如何なる効果があるかと言へば、先づ農家があらゆる農産物、林産物、穀物、野菜等を生産しても、それを自家で消費してしまふだけでは何等の益もない之れを他に搬出して始めて農村の利益ともなり、社會の經濟、人間の生活を助けるものであらう、然らば之れを他に搬出するには、必ずや道路なり、河川なり、海港なりに依らなければならぬ。此の物資の運搬を掌る道路は、非常に大切なものであつて、社會の發展、農業の進歩を促がさうとするには、道路がなくては何事も出来ぬ筈である。殊に將來農業なり、工業なりが發展して、日を逐うて大なる輸送を必要とするに至つては、益々此の物資の運搬路たる道路を早く完成しなければ、經濟が取れないだらうと思ふ。

そこで今日の農村の救済には何を早くしてやれば宜からうと考へるのに、成るべく共通的なる交通の用に供する道路を一日も早く開くことが必要である。申す迄もなく、邊鄙の山奥に行けば、廉價な野菜もある、又深山には良い材木もあり、豊富なる薪炭もあるが、之れを搬出して世上の需要に應ずるには、道路に依らなければ出来ぬではないか。由來我國の林業が世界各國のそれに比して發展しないのは、道路の不十分なのが、確かに一原因であらうと思ふ。又都會地に於て野菜、果物等が生産地に比較して非常に高價なものも、皆この運搬路の不十分に原因すると思はれる。

斯の如く農村の救済には何が一番先決問題であるかと言へば、其れはいろいろ問題もあるであらう、議論もあることであらうが、實際に考へて見たならば、第一に道路といふものがなければ、何事も動きが取れぬではないか。故に道路改良は人生に最も必要にして、都會は勿論、殊に農村救済には第一必要な

問題である即ち農村救済の第一歩は道路の完成にありと確信するのである。

二 道路は人間利用厚生之最緊要具なり

次に一般運送と道路といふことに就て述べやう、大運送とは何であるか、蓋し船舶及び鐵道に依る運送であると思ふ。而して船舶には港を要するが、其の港は到る處に出來得べきでない、即ち限られたる場所である。鐵道も亦到る處に敷設することは出來ない。此の鐵道と港灣とは連接すべきであるが、此の國土の民の大部分は港灣鐵道の便ある以外の土地に居住するものである、此の大部分の人々が港灣鐵道の利便に均霑するには必ず道路に依らなくてはならぬ。而して此の港灣なり停車場なりに對する交通、即ち人力車なり馬車なり自動車なり貨物自動車なり、それが即ち一般運送である、蓋し運送には一般運送、鐵道運送、船舶運送、空中運送の四種がある、其の一般運送言葉替へて謂へば小運送は道路に依るのであるから、小運送と道路とは二にして一にして二、離るべからざるものである。

そこで道路が改良されて便利であると言へば、即ち小運送が良く出來て便利であるといふことである。如何に港灣を立派にしても鐵道を縱横に架けても、その停車場なり港灣なりに行來する小運送の道路が完全に出來なければ、港灣も鐵道も完全に役立たぬものであり、小運送が良く出來れば即ち港灣も鐵道も完全に立つ譯である。語を換へれば大運送は小運送に依つて効用を全うし、人生の利用厚生具になるのである。若し人間は動かずして家にのみ蟄居し、貨物も亦之れを動かさぬといふものならば大運送も閑却するが宜しい、小運送も等閑にして置くが宜しい、乍併人間も物資も停滯せしめな

い様にするならば道路を良好にしなければならぬと謂ふことは火を觀るより瞭らかな問題である。

三 財政緊縮と道路工事中止繰延問題

新聞紙の報道に依れば明大正十四年度豫算に於ては行政財政緊縮の爲め道路改良費の豫算を全部削減又は中止繰延する云々とのことであるが甚だ驚愕せざるを得ないのである。併し此の削減又は中止繰延等は簡單明瞭に大いに否なり。何となれば永年に亘る斯の如き工事を折角着手をして例へば人家の立退を命じ、街路等は亂雜となつて居る之を半途に棄て置かれたならば地方民の迷惑は實に容易ならぬことである。殊に橋梁などの工事を半途に棄て置くといふことが如何にして出來得やう、又費用の關係から言うても斯ういふ仕事を半途に棄て置いては、多大な損失を蒙る。如斯は實に無鐵砲極まる。併し此の問題には餘程デリケートな事がある。

自分は此の風説の如く中止又は繰延が出来るものとは思はない、萬一之れを政府が斷行するに於ては種々難問題が起ると信ずる。道路改良費國庫補助なるものは道路法の制定せられたる折に國費二億八千數百萬圓を以つて、國道約二千里、軍事國道約七十里、特殊の事情ある府縣道約四百里及び六大都市の街路を改良するといふ計畫が決定せられ、其の補助額等を概定して大正九年より漸次施行し來つたものである。

元來道路改良費に對する國庫補助費は精算補助なるが故に、橋は昨年竣功して居ても補助は來年になつて來るものもある。故に今改良費の打切に遭つたなら補助だけ打切られて橋は竣功して居ると

いふ滑稽事が起る、これがどうして打切られるであらうか。

それから鐵道若くは軌道と關聯したものは、抑々地方から補助を申請した時に、府縣費と寄附金と軌道會社の支出金と國の補助と、四つを併せて此の道路なり橋梁なりが出来ることになつて居るのである。即ち一つの道路を拵へるのに四人がかりで拵へるとに約束が出来て居る。それを一人肩を外ぶしたら、あと三人では擔ぐのに困る、これは事實出来ない相談である。これは國と府縣と鐵道會社との約束が如何になつて居るか、吾々門外漢は知ることが出来ないが、細かく吟味したら或は裁判沙汰になるかも知れぬと思はれる。

又政府には如何なる考へがあるか知らぬが、兎に角證書は無くとも口約束は確かに出来て居る、此の口約は即ち内務省の發行したる、道路改良計畫概要に立派に書いてある、又道路會議の議決書にも書いてある、其約束に依つて地方府縣廳も會社も皆引當てにして居ることであつて、今更らこれがどうして繰延又は中止が出来るものであらう。

凡そ政治に信が無くて何とする？ 若し之れをしも敢て爲すといふことであれば、恰も露西亞のソビエツト政府が過去の債務は取合はぬといふが如きもので、人心を險惡に導くことこれより以上の事はない。併ながら斯の如き暴政が賢明なる新政府の下に行はれようとは思はない、吾々は斯かる事は事實出来ない相談であらうと思ふし、又賢良なる政務官諸氏は決して斯かる愚舉には敢て賛同はされないことゝ信する。