

# 善道惡道

××新聞記者 藤 尾 哲

昨年の本誌十一月號に内國通運會社の中野社長が、小運送と道路政策と云ふ題で荷物にも物を言はしたいと云ふ面白い經濟論を寄せられて居る。その中で官鐵の貨物運賃收入は一億七千萬圓、私設鐵道は千六百萬圓の收入があるが、小運送の賃金は大約二十億乃至三十億を要すると云はれて居る。小運送賃金の數字は少し大マカで一寸寄り所がないが、併し専門家であるから何れ算定の基礎があるに違いない。假りに三十億圓としてこれを國民の頭數に割り當てると一人當り四十

圓餘の負擔になつて居る。一家五人の家庭ではその日、一昨年震災後、帝都復興問題が起つた時、米國と横濱間の常生活に於て所謂運賃なるものが二百圓以上も含まれて居ることになる。此處に一つの道路がある、非常に道が悪い爲、手車の往復に十時間要する。それが道路の改良に依つて六時間で往復し得ると假定すれば、四割方能率を上げることが出来る。更に事實上積載量を増すことが出来るから、五割位には達するかも知れない。五割とすれば運賃は半減される譯だが、これを前記の數に當て嵌めれば一家五人の生活に於ける二百圓運賃が百圓で済むことになる。更に要約すればそれだけ物價が下落し經濟上に約て一ヶ月約十圓位は節約しうることになるのである。これは一つの假定であつて事實上果してこれだけ節減し得るかどうかは疑問だが、將來の小運送が自動車を多く使用するやうになり、機械の破損等を計算に入れるとやうになればこの運賃半減論も決して夢想ではなくなるであらう。

去年震災後、帝都復興問題が起つた時、米國と横濱間の運送保険料よりも横濱東京間の運送保険料の方が高い。これは京濱間の運送が不完全からであると云ふことも聞いた。その結果が京濱運河、東京築港となつて現はれたのだが、保険料のことは別として兎も角、震災に因つて東京横濱間の海陸運ともに頗る不完全なることが遺憾なく曝露された。若し京濱國道が完成して居つたなら、例へ海運が不完全であつても

あんな惨めな状態には墜らなかつたと思ふ。京濱運河と東京築港に依つてどれだけ運賃が遞減されるか専門家でない私には解らぬが、遞減されることだけは保険料に依つて見ても明かである。

以上は道路改良に依る經濟關係の片鱗を示した迄のことである經濟學者でもなく又運送業者でもない私が、以下述べんとする感情論の前提として、先づ以つて道路の改良が經濟的に如何に重大關係を有するかを述べたに過ぎない。故に以下述べ所は主として私の道路觀と云ふやうなものであるから經濟的關係も充分念頭に置かれて讀んで戴きたい。

東京の道路は泥海だなど、外人から冷笑される迄もなく吾吾は雨降り毒に泥海の中を遊び廻つて居るのだ。或は川になり、或は瀧になつた所でなんの不思議もない。木によつて魚を求むると云ふことは不可能を意味する格言になつて居るが道路に寄つて魚を求むる位はお茶の子才々だ。併し轍の水溜りに鮒が泳いで居たとて子供でない限り餘り嬉しい話でもなからう。春雨のソボ降る日に蛇の目の傘に高下駄の舞子ハンが鴨川邊りに立つ姿は繪になつても泥濘に一本歯を取られた瀧の中を飛びくに停車場へ行く。プラットホームに並んだり、鼻緒迄泥まびれになつて困り抜いて居る圖は道路悲劇とでも云うか悲惨なる構圖だ。赤い鼻緒の高下駄に情緒があつ

ても泥道には美もなければ、國粹として保存したいと云ふ奇篤な人もなからう。それで居て天氣になり風になり風でも吹けば砂塵は蒙々として眼も開かれない。それが向ひ風にでも會つて人に打突りでもすれば『この馬鹿野郎眼がないのか』と喰鳴り付けられる。眼があつても風が吹けば役立たなくするのが東京の道路だ。もう少し經つと泥海の外人が又日本人は外出する所首になるとか、よく泣く人種だと評するかも知れない。それとも又砂漠見物でもしやうかなど、皮肉に出るものがないとも限らない。何んと言はれても事實がその通りだから止むを得まい。

私は東京の郊外に棲み毎日肥車と一しょに東京へ往復するものだが雨の降る日の生活記録を考へた支けでも嫌な氣持がする。天氣の好い日だと歩いて十分間許りで省電の驛迄行かれるが雨が降ると自動車、牛馬車、手車などが繁しく往來する道路なので、道はゴツタ返しとなり人が歩くと云ふ道路の本質を失つてしまふ。仕方がないから乗合自動車に乗るのだが只では乗せない、二十銭取られる。自動車を降りてから泥濘の中を飛びくに停車場へ行く。プラットホームに並んだ人々の靴や下駄は何れも泥まびれで背中迄ハネを飛ばして居るものもある。新宿驛で降りてから泥道を約三丁許り歩き靴

も服も泥まびれにして漸く市電の停留所へ辿り付く。一張羅の服を汚すまい汚すまいとするその氣苦勞丈けでも並大抵のことではない。一日の仕事の能率はこれに依つてどの位減退されるか解らない。郊外の道路の悪いことは郊外居住者の頭痛の種だが、市内だからと云つても京橋、日本橋丸之内及びその附近を除いては何處へ行つても泥田の連續である。日本の首都でさへもこの状態だから田舎の道路などは推して知るべし。

試みに雨降りの日に銀座の鋪道を歩いて見給へ、その上郊外に一步を踏み出して見給へ。その氣分に於てどの位な相違があるか。重いオーバーシューズでも間に合はず魚屋のやうなゴムの長靴を履いた格構は決して見よいものでもなければ重いオーバーシューズでも間に合はず魚屋のやうで困る位はまだ諦めが付くが轉り込んで泥まびれになるのを見ると實際氣の毒になる。現在の惡道から見れば必ずしも本人の不注意として責める譯には行かない。

吾々は日常外出する時に氣持よく歩きたいと願はぬものは一人もない。例へ毎日自動車で外出する人でも、他人に泥ハネを飛ばして得々とするやうなものはあるまい。ハネを飛ばされた人は飛ばした人に對して憎惡の感情を抱き、それがや

がて階級意識の刺戟となることは吾々の日常生活に於てよくあることだ。然るに自動車は今日では、乗用と貨物用とを問はず誰れでも利用し得る迄に進んで居て、決して一部人士の獨專物とはなつて居らぬ。貨物自動車が道路を毀すと云つて自動車を非難するものは文明の恩恵より遠ざからんとする人々で、自動車を非難する前に先づ惡道を非難するのが順序であるのに事實は矢張り自動車を非難して居るのである。これは確かに惡道の然らしむる所である。

泥濘を高下駄で歩き乍ら、どうも道が悪くて困るとは誰れでも口にする不平である。それで居てどうしたらよいかと最後迄突き止める考へは浮ばない。道路と云ふものは雨が降れば濁るものだと云ふ觀念が生れ乍らにして吾々の頭に打ち込まれて居るからテンデ問題にならぬのだ。その内に天氣になると云ふので初めから諦め空ばかり睨み付けて居れば好くなると云ふのを、だからと云つて道路を改良すれば氣持よく歩けると云ふことを知らぬ譯でもない。家の前が泥濘になると族儀や筵等を敷く、結構氣持よく出入出来る人の歩く所を全部道路と云つて差支へなくば、これも一つの道路改良だ。更に道路に面した商店などはシャベルや升簷などで泥を押し流しなるべく泥道にならぬやうに手入れをする。それが例へ自分の繁榮策か

らにしても道路改良に對する觀念の進んで居ることを證するものである。田舎へ行けば部落から若い者が出て道路の修繕や造築をする。これらは何れもお互に道路をよくしやうと云ふ心からで體よく云へば、自分のことは自分ですると云ふ觀念から出たことだが、都會で云へば大道路とか田舎で云へば人家のない字と字、村と村、更に郡と郡とを繋ぐ道路と云ふやうに次第に大きくなつて行けばそう簡単に出来るものではない。殊に橋に至つては簡単な丸木橋ならいざ知らず車馬を通ずるやうなのは一寸素人の手には負ひ兼る。併も經濟の點要するに一寸的間合せの膏薬細工であつて道路の永久性(勿論絶対ではない)から考へればその價値は極めて小さいものになる。自分のことは自分である主義は結構であるが、これを道路に當て嵌めんとするのは舊時代の觀念であつて、今日

では立派な路政者もあれば技術家も居る。故に吾々は只金錢上幾分かの負擔、併もそれは租稅と云ふ形に於て國庫なり、自治體に納めさへすれば集約的に完全な道路が出来る組織になつて居るのである。それだのに只道が悪くて困るゝと溶すのみで諦めたら、道が乾いて塵が立ては少し許りの水を撒いてその場を凌ぐやうでは何時迄経つても道路は改良されない。總ての人が有形無形の不利益を蒙つて居るのだから、徒らに諦めることは罷め、眞剣になつて道路の改良を要求すれば例へ經濟的關係からして直ちに改良に着手され得ないとしてもさう永く放つて置かれることはない。

運送業者の叫ぶ道路の改良は自己の利益を計算に入れるものとして等閑に附されても國民一般の聲の前には耳を覆ふことは出來ない。經濟的にも感情の上からも吾々の日常生活をより良くする爲に私は道路改良の急務を叫ぶ一人である。

## 人道橋用桁及び結構應力計算法に就て (二)

名古屋高等工業學校教授 北 澤 忠 男

ワーレ構各部材中負荷弦部材を除き他はプラット構應力影響線並びに應力計算法を其儘用ゆる事を得るを以て之を省略