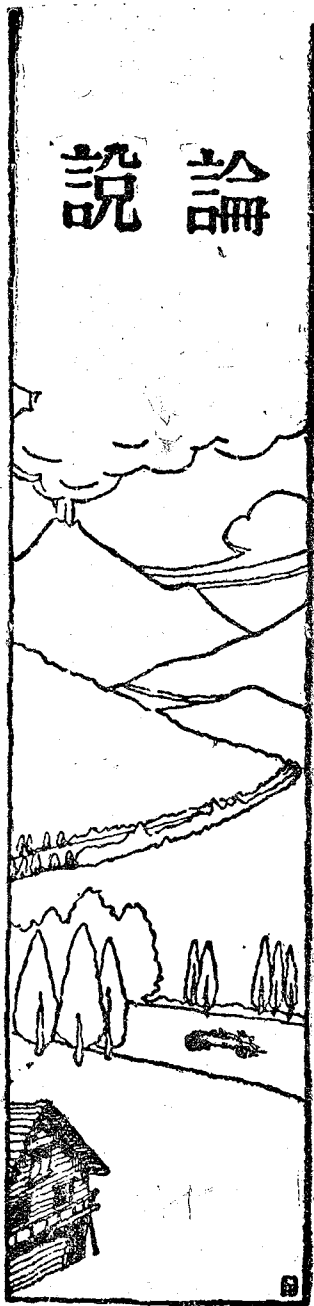


論 說



道路政策の確立

陸軍中將 筑紫熊七



道路問題を輕視する勿れ

凡そ道路といふものは、人間の個人としての生存の上から言つても極めて重要なものであるし、又國家の立場から言へば、恰も人體に於ける血脈のやうな關係を有するものであつて、若しも國民に道路觀念無しとすれば、其の國家は亡ぶるの外はない。國家が或は興り或は廢れるといふことは、其の國民の

道路觀念の如何に存すると云つても宜からうとまで感ぜられるのである。斯の如く人類の生存上又國家の存立上に於て重大なる關係を有して居るものであるから、道路問題に就ては國民としても餘程考慮を傾けて行かなければならぬと思ふ。所謂交通政策の大部分といふものは、道路其のものが占めて居ると言つても敢て過言ではない。隨つて國家としては、其の交通政策の大部分を占めて居る道路に就て、道路政策其のものを確立することが最も必要である。

我が國に於ては交通政策の上に於て、道路は餘りに等閑に附せられてゐる。他の例へば鐵道或は港灣、河川等に就ては、地方の利害關係が重大である爲に政治家連等も之を重要視して、これ等の政策に對しては大いに考慮を拂はれて居るやうである。例へば鐵道に就ては此の頃やかましい問題となつて居るやうに、イヤ改主建従主義であるとか、イヤ改良建設並行政策を執らなければならぬとか、いろ／＼論議せられて居る。其の他或は港灣問題に就ても、河川問題に就ても所謂地方問題と關聯して相當やかましく論辯せられて居るのであるが、道路問題に就ては殆ど閑却されて居るやうである。これは甚だ遺憾な事であつて、前申すやうに國家の存立、國民の生存の上に於て重大なる關係を有するのであるから、此の交通政策の大部分を占むる道路政策の根本といふものを國家として確立しなければならぬ。

道路政策の金貨本位

そこで道路といへば言ふ迄もなく幾通りも種類がある、人道あり、車道あり、馬車道あり、乘馬道あり又自動車道がある。國としては其の道路の本位を何れに置くかといふことが定まれば、其の末のこま

で別段細かく定める必要はない。先づ道路政策としては其の本位を何れに定めるかといふことが根本の先決問題であると思ふ。恰も貨幣制度に於て、貨幣には金貨あり、銀貨あり、白銅貨、銅貨といふやうにいろいろあるが、貨幣制度の上に於ては或は金貨本位、或は銀貨本位といふやうに、國としては一つの本位が定まつて居るのである。それと同じやうに、道路に種々なる種類があるけれども、國家としては此の道路政策の本位を何れに置くかといふ、其の本位を定めて掛かることが最も必要ではなからうか。今日世界の強國とか富國とか、大國とかいふやうな國は、貨幣制度の上では多くは金貨本位を採つて居るやうである。さうして道路政策の上に於ては孰れも今日は自動車道本位を採つて居るやうである。日本も今後益々大國となり、富國となり、強國とならうといふ考が國民にありとするならば、道路の本位といふものはやはり自動車道に置くことが必要になつて來はせぬかと思ふ。自分は道路問題を解決する上に就ては先づ第一に國家が道路政策の上に於て自動車道本位を採るといふことを第一に確定して掛からなければならぬと信ずる者である。

自動車道本位は世界の大勢

そこで此の自動車の事に就て、自分が世界大戰爭中に體驗した事柄を聊か述べて見ると、自分は一九一八年(天正七年)一月に日本を立つて、亞米利加を経て歐洲各交戰國の戰場並に内地の狀況を視察して來たのであるが、當時日本に於ては軍用自動車保護法案を制定しようといふことに就て、研究中で其の年の議會には提出するといふやうな關係になつて居つた。軍用自動車保護法案は文字の示す通り、其

の法律に示した條件の下に自動車を製造する者、又其の自動車を使用する者に保護獎勵金を與へるといふのであるが、其の法案を議會に出すといふ機運に向いて居る時であつた。當時の日本の自動車の狀況といふものは實に貧弱なもので、自分が布哇に行つて見た所が、ホノル、の市中のあの狭い土地の有して居る自動車の數の方が、日本全國の自動車の數よりも遙かに多いといふやうな狀況であつた。

先づ道路を與へよ

亞米利加へ行つて見ると、これは言ふまでもなく非常に自動車の發達した所で、人口七人に付て一臺といふやうな比例で自動車が驅け廻つて居る都市も少なからぬやうな有様である。日本で地圖を求めるといふと、鐵道の線路だけは描いてあるが、亞米利加に於ては自動車道路網の地圖といふものが特別に出來て居る。それは全國に亘つて蜘蛛の巢のやうに自動車道路がある。自分は其の地圖を買つて當時の内務省の土木局長をして居つた小橋君に手紙を附けて送つてやつたことがある。其の趣意は、自動車保護法案などを拵へるといふことは抑々末である、宜しく道路保護法案を出すべし、道路が良くなれば自動車は自然に發達をする、寧ろ自動車保護法案に代へるに道路保護法案の研究が必要であらうといふのであつた。これは獨り小橋君だけでなく、軍部方面の知己にも言ひ送つたのであるが、自分の意見は何等顧られずして、軍用自動車保護法なるものが、御承知の通り制定されたのである。

所が其の結果を見ると、實に妙な感に堪へない。といふのは東京の眞中に居る者がいろいろの條件を研究してさうして、作つた保護法である、保護を受ける目的で自動車を製造する者もだんく出來て

來たが、其の製造した所の車が地方に向つて賣れない。何故かと言へば、其の條件の下に出來た自動車が日本の道路を通るといふと、橋の上に行けば橋が落ちる、それから曲り角に行くと自動車が長すぎて曲れない。斯ういふやうな有様で、遂には其の條件も多少變更しなければならぬやうなことになる。斯ういふことは記憶して居る。即ち道路を興へずして自動車ばかり保護するといふことは、目的を達する所ではないのである。今日此の自動車保護法の下にどれだけの車輛を保護して居るか知らぬけれども、此の法律の爲に非常に有利に自動車が發達して居るといふことは言ひ得まいと思ふ。其の原因如何となれば、やはり道路其のものが之に伴はないといふことに歸するのである。

運搬はすべて試験

それから戰時中亞米利加に於ては、亞米利加が參戰する以前に於ても、歐羅巴の交戰國からあらゆる註文が殺到して來た、それで亞米利加の全土に亘つて總ての工場はそれに向つて働いて居る。亞米利加が大戦に参加した後は無論のことである。そこで自動車の如きも、假に日本で言へば各地に自動車を造る工場が在るから、そこで造つた車輛を其の附近で試験をして、それから必要な所に鐵道で運搬するといふやうなことに我國ならばなるのである。即ち運搬の時間と試験の時間といふのは別になるのであるが、亞米利加は前申す如く自動車道路網といふものが全國に蜘蛛の巢の如くあるのだから、太平洋沿岸の工場で造つた自動車を太平洋沿岸に持つて行つて船に積んで歐羅巴に送るといふ時には、其の工場から港へ送るのに鐵道などは利用はしない、其の間を自ら運轉して行つて、其の運轉して行く

間に總ての試験を了つてしまふ。運搬する時間に試験を了つてしまふのである。さういふ風に道路其のものが自動車本位に出来て居る。随つてこれは亞米利加ばかりではない、各國ともさうである人の住んで居らぬ原野に行つて見ても、道路其のものが自動車本位で開設されて居るといふ有様である。

世界大戰の好實例

歐羅巴に行つて見ると、これ亦戰場附近は無論のこと、全國に亘つて道路網と言へば必ず自動車を通すやうに出来て居る。此の自動車道路が如何に作戰の上に貢獻して居るかといふことは、自分が説明するまでもなく實際の戰鬪の際に於ける戰況から考へると明瞭にわかる。恰度自分が出發した大正七年一月頃は、獨逸軍が必ず大舉して西方戰場に大々的攻勢を取るであらうといふことが豫期されて居つた。果して其の年の三月にはアミヤン方面に向つて非常な攻撃を開始して、英軍は殆ど丸潰れとなつて一時は海に押し落されるが如き有様になつた。それを佛軍の應援其の他いろ／＼な關係に於て結果が齎した如く辛うじて喰留めたのであるが、それは要するに軍隊の移動が大部分自動車に依つて行なはれたといふ關係に於て、殆んど全滅的に破れかゝつて居るものを防ぐことが出来たのである。斯の如く自動車といふものは作戰上から言つても重大な關係を有して居ることは明瞭であるし、それが實際に非常な力を現はしたことは、今度の歐羅巴大戰に於て屢々其の實例を示して居るのである。

それで歐羅巴を巡つても、自分は餘り汽車に乗つたことはない、英吉利から佛蘭西に渡つて、白耳義の戰場へはやはり自動車で行つた。それから白耳義の戰場から英軍の戰場を通つて巴里まで、これもす

べて自動車で行つたが、各戦線を横断して巴里に入るまでの間、諸所を見る上に於いても鐵道の利用は戦時中であつて困難ではあつたが、總て自動車と思ふ所に行き得たのである。又伊太利では其の最右翼であるアドリアチック海の新濱より最左翼の奧伊瑞の三國國境、其所は御承知の通りアルプの氷山であるが、其の間を朝の七時にアドリアチック海の新濱を自動車で出發して、殆ど終日走り通して夜の八時に氷山の上に登つたやうな譯である。大陸では國境が互に相接して居るから、國境に向つて道路が作戦の利用を顧慮し、戰略的に出來て居るので、奧太利との境に向つては殆ど基盤形に縱横に出來て居る、其の道路はみな自動車が自由に走れるやうになつて居るは無論のことである。

今日は自動車の時代

斯の如く今日少くとも世界列強と稱せられる國の道路は、悉く自動車道本位で進んで居ると思はれるのである。そこで日本も此の際道路政策を根本的に確定しなければならぬが、然らばどの道路を本位としたら宜いかと言へば、貨幣制度に於て金貨本位を採つた如く、道路に於ては自動車道本位を採れと自分は絶叫するのである。

日本縦貫自動車道

而して此の政策が假に定まつたとしたならば、之を實現する上に於てはどういふ方針を執つたら宜いかといふと、自分は當時次のやうな意見を有つて居つた。其の當時は鐵道を廣軌にしなければなら

ぬといふ議論が非常に盛んであつたが、鐵道を廣軌にすれば成程輸送力は増すに違ひない、尙ほ他にも幾多の利益あることは認むるのであるが、自分は其の鐵道の輸送力の足らぬ所を自動車で補なへと云ふのであつた。それには如何にするかといふと先づ第一に日本の西南の端から東北の端まで縦貫した自動車道路を國費で造るのである。さうして鐵道の輸送力の足らぬ所を自動車を以つて補ふことにする。既に此の日本を縦貫した自動車道路が國營として出來たならば、今度は地方々々に於てそれに接続する自動車道路を自然に築造することになつて、恰も百足の足のやうに一つの大幹線から各地方々々の主要な土地に向つて自動車道路が自然に出來るだらうと思ふ。

即ち先づ國としては道路政策の根本を自動車道本位といふことに定め、而して之を實行する上に就ては日本を縦貫した自動車道路を造つて、以つて鐵道の輸送力の不足を補ふといふことにするなら、それから先は自然に自動車も發達するし、道路も澤山出來て來る。斯くなれば今日の自動車保護法の如きは殆ど其の必要が無くなつてしまふのである。

以上は主として自分が實際軍事上、國防上の見地から體驗した事に基つて申述べたので、今日の所謂萬般の國利民福に關する諸問題を研究する上に就ても、之を自動車道と相關聯して考へると、經濟上からは無論のこと、いろ／＼な關係から非常に有利な結果を持ち來ることが出來ようと思ふ。それ等に關しては各々専門の人に就て本會等から意見を徵せられたならば稗益する所尠くないであらうと信ずるのである。

(了)