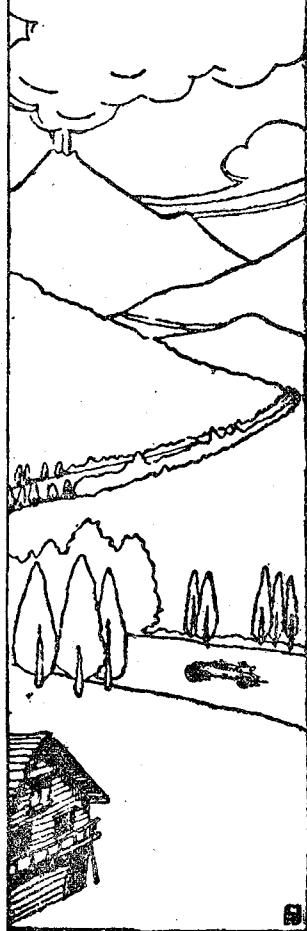


# 八冊 說



## 都市郊外の發展と道路の改良

陸軍中將 谷田繁太郎

○

抑々交通といふことは世の所謂文化開明の根本である。一國が勃興し或はその國運の隆大に赴くといふ半面には、必ず交通の便といふことが之に伴つて居る。交通の開けない所、或はその不便なる所に、繁榮せる都市を發見することは出來ない。國の首腦たるべき都市の交通状態を觀るならば、以てその國運をトすることが出来ると言ふべきである。

今吾々の軍事眼から見ても古來交通の便の悪い所に大なる戦は無い、交通不便であつたならば、兵を動かすことは出来ないものである。それは極く小規模の土匪一揆の如きものでも、その衝突の起る所、劔戟の交へられる所は必ずや交通線に副うてゐる。それは何故かと言へば、交通の良き所は即ち人の集まる所である、商業にしろ、工業にしろ、政治經濟その他一切の中心は、交通の發達した土地に集まるものである。そこで戰略上から言つても、先づ第一に敵の急所を衝いて、味方の位地を有利に導かうとするには、さういふ政治經濟の中心たる交通の要衝地を抑へんければならぬ。又之を守備する方から言つても、交通の要衝地を擁して居れば、前後左右いづれから来る敵に對しても之に對應して防禦すること頗る容易である。斯様な關係から交通といふものは、軍事上から考へても最も重要なことである。

○

而して交通といへば陸上に於ては主として道路である。道路も昔は單に人間が歩けるだけの道路で足りたであらうが、交通機關の變遷に伴つて駄駄(印度では象も使つて居る)の交通、續いて車の交通となり、車も一輪車から始まつて二輪車、三輪車、四輪車、又人の挽く車のみならず牛馬の挽く車、更に今日は自動車の交通が頻繁に行はれるやうになり、隨て道路の構造も亦逐次に之に應じて進歩する必要を生じて來た。此の交通の進歩に伴つて國の文化が向上し、文化が向上するに隨つて又交通が熾んになる、斯様に兩々相並んで進んで行くものであらうと思ふ。であるから交通の便否、即ち切言

すれば道路の良否は、一國文化の象徴であり、その國力のパロメータとなると思ふ。

○

然るに我國の現状はどうであるか、殊に帝都たる東京市の道路は如何。先年亞米利加の實業家の團體が東京に來たことがある。丁度春の花見時分で、毎日雨が降り續いたので、道路は泥濘と言ひたいけれども、泥濘より以上の状態であつた、觀光團の連中は彼方でも招待、此方でも招待といふので、連日自動車で駆け廻つたが、その自動車に乗つて走る状態が、船に乗つて居るよりモツと動搖が激しい、うづかりして居れば頭を打つけてシルクハットを凹ましてしまふといふやうな調子で、道路の上に居るのか海上で大浪に遭つて居るのかわからぬやうに彼等は感じたさうである。或る招待會の席上で、濱澤子爵であつたか、謙遜したつもりで「何分道路が悪いので……」と挨拶した。するとヴァンダーリップ氏がそれに對へて、「イヤ亞米利加も道路の無かつた時代はこの通りでした、今に道路が出來たら良くなりませう」と言つて、主人側の謙遜した挨拶に對して、公然と東京市には道路無しといふことを答へたといふことである。

我國も明治維新以來既に五十八年、今や世界の一等國と自稱し、少くとも東洋の覇者を以て自ら任じて居る、その首都たる東京市に於いて斯の如き状態である。而して一方に於ては近時「東京都制」とか或は「大東京」といふやうなことが頻に宣傳されるのみならず、亦大に計畫されつゝあると聞くのであるが、是れ果して事の緩急を謬らざるものと言ひ得るであらうか。

○

一たび眼を都市の郊外に轉じて見ると、到る處に家を建て散らかして、道路といふ觀念もなければ交通といふ觀念もない、畠であらうが水田であらうが、苟も空地だにあらば家を建てる、右向の家、左向の家、むやみに建て廻して、殆ど何處が表口か裏口か、出入にも困難するやうな狀態である。是等を見ると、當局者は、道路が人間生活に如何に必要であるか、又世の文化の上に如何なる關係を有つて居るかといふことを果して考へて居るかどうか、自分は大なる疑を有つてある。

現在の東京市は既に相當の廣い面積を有し、而してその中の道路の整備すら殆ど出來て居ないが、一方に於て「大東京」とか「都制」といふやうなものを目論むならば、市内は地價も高いし、或は家屋も櫛比して居るから此間に理想的の道路を開くことは難しいかも知れぬけれども、せめては郊外の如き將來住宅區域としようといふ處女地の間に確乎たる計畫を樹て、道路を整備し、この交通の整備に基いて各般の都市の計畫を準備して、これが新しき東京である將來の都市は斯くあるべきものであるといふことを示し、さうして現在の市内の如きは將來或る時機(望ましからざることではあるが例へば大火災の如き)は着々整理していく。斯ういふ順序に行はなければならぬと思ふが、市内はおろか、郊外の處女地に對しても少しもそれ等の點に考へ及んで居らぬのではないか。斯の如くして道路の問題を論議しようといつても論ずるだけ野暮である。當局には相當の成算あるやは知らず併ながらそのやり方が常に世間非難の的となる如き狀態は、強ち新聞紙がたゞ攻撃せんが爲に悪口を言つて居るのみではなく、當局が無計畫の爲に徒に其の日を糊塗して居るからではあるまい。

嘗て明治四十二三年、自動車がボツ／＼我國に入り始めた頃、賛否兩様の意見があつた。一は、現在の道路で自動車を使ふことは無理である、それは道路の素質が悪いから、ゴムタイヤの損傷が甚しい、經濟上から言うても到底引合はぬ、又一つは道路の幅が十分でないから、これが爲危険を生ずるに相違ないといふ議論であつた。一は之に對して、イヤさういふことを心配して、道路が完成してから自動車を入れるナンと言つて居つたならば、我國に自動車を入れる時代はトテモ到來しないといふのは一般人が現在の道路に慣れてこれで甘んじて居る人の歩行から人力車、馬車となり、進んで自動車になるといふ交通機關の發達に伴つて道路も着々と改良せられんければならぬといふ考は甚だ乏しい、寧ろ實物を示して教育するに如くはない、先づ自動車を入れて、これがどれ程道路を破壊するか、又道路の粗惡なるが爲に自動車のタイヤがどの位の位の破損率を示すか、それ等を實際に見せたならば、道路の改良の急せにすべからざる事、道路の幅員の狭きに失することを直接經驗して、其の結果道路が良くなるだらうといふのであつた。

當時自分の思ふには、例へば新橋上野間、或は宮城前から何處といふやうな主要な路線だけも、完全に自動車の通り得る道路を造つて、それから自動車を通して見たら宜からう。さうして其の道路の乗り心地がどうである、車の摺れ違つた時の工合はどうである。自動車と他の交通との關係はどうである、といふやうなことを比較的に研究したならば、或は前説のやうな利益が得られるかも知らぬけれども、全體の道路が舊態依然として、自動車が右でも衝突、左でも故障といふ状態に於て、果してこれらを痛切に感ぜしめることが出來得るや否や、一般人が自ら進んで道路は斯くなればならぬ、自

分の利害は犠牲に供して路幅を擴げて、さうして一般交通の便を圖るといふやうな公共的觀念が泛ぶかどうか、當時自分は心配して居つた。

○

果せる哉其後の結果は自分の杞憂した通りであつて、一昨年の大震災に際しても、道路の狭いが爲に非常な困難を感じたことは、市民の脳裡に新なる所である。而して一面この時機は道路を整理し、市街らしき市街の外觀を造るべき好機と思ふに拘はらず、區劃整理の事業も甚だその進捗が遅々とし中には道路に直面して居る人々は之に反対を唱へ、災後満二年を経過じた今日、未だ目鼻が附いて居ないやうに思はれる。

○

斯ういふ状況であるから、イヤの耐久力の如きは殆ど歐米と比載にならず、自動車利用上に非常な損害を受けつゝあるのみならず、又日常の事故が夥しい。これは一面一般人が交通道德を守らない故もあり、又運転手が交通規則を嚴守しない缺點もあらうけれども、路幅の狭いことが最大の原因をなして居ると思ふ。縦育の如き大都會に行くと道路の面積は市街の總面積の三十九パーセントに及んで居るが、我が東京は僅かに六パーセントに過ぎないといふことは曾て本誌の報する所である。而も全國を通じて市街地としては路幅の廣い部類に屬して居る東京市が、尙且つさういふ狀態に在るといふのは、交通機關は今日の自動車の如く益々高速度に發達して居るに拘はらず、道路は依然として前世紀の徒步時代に在るが爲めであらうと思ふ。

是れ等に對して時代適應の計畫を進めるには、經濟の問題が伴ふことは勿論である。全國各都市の道路を一時に完全なものにしようとするれば、これはナカノ、容易ならぬ問題であるけれども、先づその中でも主要なる交通線を改良すると同時に、都市郊外に於ける處女地に對する計畫を進めて行くこととしたならば、今日の我が國情に於て、必しも不可能な事業ではなからうと思ふ。

若しも今より二十年前にこの事に着眼されて居たならば、郊外の土地の如きは坪一圓でも立派に買へたのである。然るに今日之を買收しようとすれば、其の買收費だけでも容易ではない、又建物の移轉とか、權利の補償等にも尠からぬ經費を要する。そこで所謂財源問題が之を許さぬといふ一つの口實を與へて居るのであるけれども、當局が事を行ふに先づ速く百年の大計を樹てゝ、その計畫の下に着々實行して行つたならば、斯の如き苦難は味はぬでも済んだであらうと思ふ。

## ○

是は過去つた事であるが、併ながら今から更に百年の後を考へたならば、必しも遅きにあらず。今日に於て眞に「百年の大計」を樹立して、國情の許す限り逐次に是が實行を進めて行くことが、目下の急務であると信ずる。

