論說

國の幹道

道路改良會評議員
內外興業株式會社々長　藤原俊雄

一

最近流行の田園都市や市街計畫をするのには、先以て交通計畫を第一に立てるが如く、國家の發達を圖るのにはドウしても交通計畫といふものが完成して居つて、四通八達の便を圖るといふことが時代相當に計畫されて居らねばならぬ。これは單に道路の問題でなくして、國民生活の脅威となる

場合も度々起るのであつて、從つて物價の高低、經濟の消長に及ぼすのであるから、道路の改修竝に新設といふことは、その道路を通行する人々や荷車の責任では無くして、卽ち國家の責任に歸する所以であるのである。

二

故に最近十五年間に異常の發達をして居るところの米國の幹道計畫の如きは、主として自動車に課稅をして、所謂ハイウエー建設の資に充てるのである。その課稅は或る州若くは或る年度に於ては道路費の總額に對する五分若くは一割位の收得額しかない。けれども國家が進んで年々三四億弗を費やし續けて來る所以は、卽ち上陳の理由に在るのである。而して道路改良の爲めに產業の發達を助け、國民全體が大いなる利益を受くることになつて居るのである、經濟上の利益を得るといふことになつて居るのである。

三

古い思想を以て考へるならば、吾人が假に東京市のみに住んで居るものとして考へて、海運と鐵道の便利を有つて居る、市民は、道路に依つて惠まるこゝとは甚だ鮮いやうに考へるのであるけれどもそれは大いなる間違ひであつて、假に米國紐育市の如き半島的位地に居るものとして、若し鐵道にストライキが起つた場合を想像したならば、此の問題は明らかな解釋を得られると思ふ。屢々紐育市

に於いて繰返へさるゝ如く鐵道のストライキがあれば、市民は三四日間に於いて青物、野菜、果物の如き日々輸送を要する物資は、忽ち供給に不足を生じて食料品の饑饉が起るといふ事例があるが如くに、今や種々なる思想を以てして階級鬪爭の曾てなかりし過去四五十年の日本各都市の立脚地から考へたならば、米國の如き苦き經驗は曾て與へられたことが無いけれども、再一昨年の大震災の場合に受けたる事跡を追想しても、若し今後一朝變事があつたならば、國道交通の不完全であるが爲め忽ち失はるゝ大損失といふものは、國家經濟の上よりいふも生活安定の上よりいふも、將また衞生上の見地より論ずるも、蓋し大なる損失のあらうといふことを想像せしむるのである。

四

世界各國とも昔から今日に至る迄、道路その他の交通機關の必要を感ずる所の利用的官能の働くのは、皆な軍事上のことを考へて起つて居る。歐洲の古來に於ける道路若くは近世に於ける鐵道敷設の理想、その他交通機關の施設に關する思想の發展は一に軍事上より考へられたのであつて、我日本に於いても一番人心を動かし易いのは、軍事の問題を以つて道路および其の他の交通機關を考へしめることが、最も良く人の理解を得られるやうな有樣であるけれども、既に斯の如き時代は去つて、今や悉く民衆――社會經濟の考へといふことに集注して居つて、さうして又それが本當である。勿論軍事的交通を必要として考へられる場合に於いても、その期する所は民衆社會經濟を開展して行く階段とならしめるに外ならないのである。最近米國に於ける所の國道發達の徑路を尋ねるとい

ふと、自動車業の發達に依つて現在生活の向上と愉快を多くするといふ意味に於いて、大いなる經濟眼に立脚した計畫を以つて成就されたので、近世國内を貫通する所の大道路は、皆な玆に原因して居るやうに察せられる。世間數多の人は、「自動車は道路を破壞する」といふけれども、細さに經濟的に考へるならば自動車の發達に依つて道路が改修せられ新設されると因ふのであつて、卽ち「自動車が道路を開設した」といふことに歸着して、世間の思想の見解に反對なる作用をして居るといふことは、これは甚だ面白い現象である。

五

世界各國に於いて最も道路の發達して居る所は佛蘭西であつて、長い歷史を有つて民衆思想と惡戰苦鬪をしたリーダーの在つた結果である、卽ちルイ十四世時代に於いて時の宰相ゴルベルといふ人が橋梁や堤防や道路といふものを監督する所の役人を任命し、役所を特設して、さうして國道、村道徑路といふやうな風に發達を促したことがある。國境の接觸して居る他の歐洲各國も、その佛蘭西の道路改善を遙望して、さうして白耳義獨逸その他の各國ともに幅員の狹いのが廣められたのみならず、近時幹線的先鞭を着けたと言はるゝ米國よりも、遙かに先んじて歐洲の道路が出來た歷史が遺されてある。凡そ物の進步といふものは、一つの發明と他物の進步と相待つて、……「一の發明は他の發明を誘導する」といふ關係から來るが如くに、道路改良といふものは一般社會經濟の利益を進步せしめたのみならず、此の道路に於いて無軌道自動車を走れるやうなことを發明するに至つたのも亦

佛蘭西の力であつて、獨逸が世界大戰に方つて佛蘭西に大いなる脅威を與へた所以のものは、一に此の道路と自動車との結果であつて、又之れを能く巧みに禦ぎ得し佛蘭西の軍隊の力も亦道路と自動車との力であつたといふことを思ひ廻らす時に、如何に此の道路政策といふものが重要なる問題であるかといふことが解かる。

六

然るに我國の文明思想といふものは、大概は歐米諸國より二十年乃至三四十年を後れて咀嚼し得るが如くに、道路の問題は鐵道や電力軌道車の發達に醉はされてしまつて「此の鐵道、此の軌道さへ在れば道路などは要らぬ」といふやうな考へが起つて、若し道路の問題に注意を拂ふ者があつたとするなれば、邊陬なる田舍、人口稀薄の所であつて、鐵道を敷くに足らない地方であるとか山間孤邑といふやうな方面であつて、道路といふことに就いては過去三四十年間國民の官能が更に働いて居ない、之が道路の發達を妨げた所以であるが、十數年前米國の鐵道王ヒル氏が來朝して、我國の道路改良の必要なることを說き、殊に市街道路の改善の必要なることを說かれた、それに依つて大いに覺醒せられて「道路改良會」が起つて、時の內務大臣水野錬太郎氏をしてゴルベルの名譽を荷はしむるべく、道路問題を國民に理解せしめたといふことは、頗る興味ある問題であつたと思ふ。

七

以上は予が道路一般に對する國道の――國家の幹道を主題として考へたる一片の意見であるが尙ほ一言この市內の街路のことに就いて言はゞ、我日本の如き街路の不完全なる國は他に無いのである。殊に日本の中樞なる我が帝都東京市に於いて最も甚だしかりしことを觀るのである。けれども輓近海外の先鞭に刺戟せられ、殊に京阪地方の都市は、東京に先んじて改良することになつて、昨今大いに面目を改めんとしつゝあることは甚だ慶賀すべき事である。けれども之に對して市當局者の注意を喚起したいと思ふことは、折角出來るところの街路も、その建設費見積が「今一步」といふ所に於いて、節約さるゝために、一區劃の繼續き道路の新設が未だ始まらない間に於いて、最早や既に修繕工事に取り懸らなければならぬといふが如きは、其の基礎よろしからず、其の鋪裝よろしからず、卽ち一坪に付いて一二十圓の節約をするといふことに依つて、卽ち始め少額の投資を惜んで永久に損失をして居ることを目擊さるゝ。又東京市に於いても銀座、日本橋通りの街路は、其の改修鋪裝に着手して以來、計畫に次いで計畫、試驗に次ぐに試驗を尙ほ繰返へして居る、これは市當局者の屢々交迭する結果でもあるかも知らぬが、何時まで經つても未だ試驗時代であつて、思ひ切つて完全なる市街道路の施設をしないといふことを甚だ遺憾に思うて居る。殊に我國の如き雨量多くして度々浸水をする雨道になる場所に於いて、其の下水計畫は屢々變更せらるゝ場合多いに拘らず、雨量は常に街路を浸し、交通を妨ぐるが如き窪地平坦の所に木煉瓦を以つて鋪裝を施し、一雨每にその木煉瓦がスエルアップ(膨上)するやうなことを繰返へして、恬として顧みない。又坂道路に炎熱の爲めに流れ易いアスフアルトを置くが如き、頗る其の思慮の不行屆にして所謂研究中なる態度が市民を苦しめる

やうなことがある。さうして始終改築に改築を重ねて、街路の交通は雜沓のために妨げられずして工事の爲めに不慮の災害を蒙むるやうなことがある、甚だ警しむべきであるらう。

八

終りに國家の幹道に對してはどう云ふ考へを取つたら宜いかと言へば、歐米の先例に依つて考へると、汽車も電力車も發達するが如くに、道路を利用する自動車の發達といふことも併行して行くものであるから、幹道改良費の財源の一部をば、此の路上を走るところの自動車、馬車、荷車に負擔せしむるといふことが、道路改良の基礎にならなければならぬと思ふ。前述の如く米國にては現に之れを實行して居る、或る年度、或る州に於いては五分乃至一割位な收得はあつて改良計畫を助けて居る。併ながらこれは市街地に於いても亦地方府縣下に於いても、禁止稅的の重稅を車に賦課するのはいけない、さうして各府縣とも其の金額に等差があつてはいけない。故に內務省內に此の課稅を整理する局を置いて、全國均一にして行く必要がある、將來必ず發達すべき前途を有して居る自動車の如き、十萬二十萬臺の聲を聞くことは然まで遠くはあるまい、此の邊に一の標準を定め、其の標準に從うて當分は過重な稅を課する樣でも、此の過重は漸次に遞減するやうな方法を採つて行つて、これ等の交通機關卽ち前述の自動車、馬車、荷車等にも非常な稅金を納めしめるが、同時に道路も完全に出來て、さうして一般經濟に良き影響を與へるやうな計畫を立てることが必要である。

九

總べて物の發達といふものは順序と相互關係とを有する、先づ鐵の工業が發達して機械が發達し、護謨の製造が出來、輕油が精製されて始めて自動車が動くといふが如く、吾々國民生活を完全なる域に達せしめる文明といふものは、單に自動車の力ばかりでも行かず、單に道路のみでも行かず、兩々相俟たなければ之れを全うすることは出來ない。若し十九世紀が鐵道の文明でありとすれば、二十世紀は道路交通運輸の文明であらねばならぬ、此の文明は世界をユニバーサル(同一樣)して行く勢力がある。今日の文明は果して交通運輸の文明であるならば、先づ此の市街の道路は勿論、國家の幹道といふものが本當に改良せられ、今日の文明は道路の文明であるといふ迄に完成を告げたならば、道路改良の叫びは成る程重要なる問題であつたといふことをやがて國民が悟ることが出來るであらう。

◇×————×◇