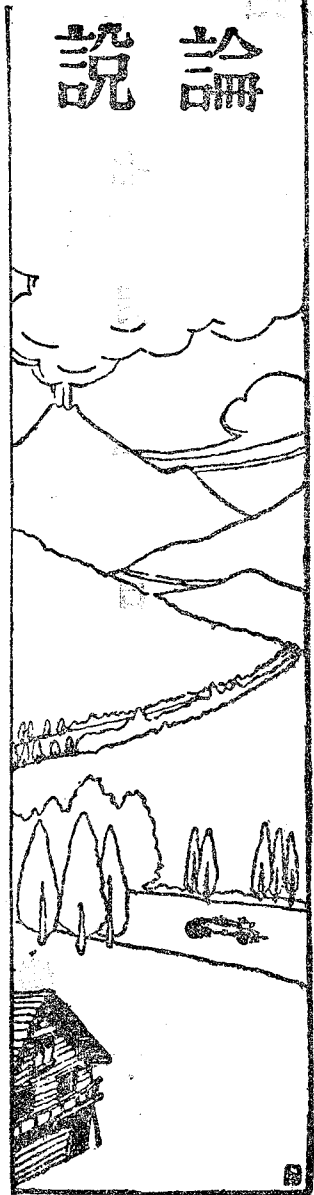


論 說

道路と其の改造

道路改良會副會長 内田 嘉吉



道路改良會は既に創設以來十年に垂々とする、その間會長理事その他會員諸君の熱誠なる努力に依つて本會の目的貫徹を圖り、廣く國民も道路改良の必要を認めるに至つたのである。然るに我が國民が由來此の方面に、冷淡な爲に、豫期の如き効果を納めるに至らなかつたことは遺憾である。本會は尙一層の奮勵努力を爲さなければならぬものと思ふ。併し事實に於て稍々効果の認められるのは東京に於いて都市計畫の進捗と共に舗裝道路の増加するを見ても其の一端を知ることが出来る

と思ふ。

道路の問題はこれを大別すれば二様とすることが出来る。一つは道路の建設、一つは路面の改良であるが、何れの國に於ても未開の地方に道路の設けられるのは、廣漠たる原野に點々家屋の建設せられるのに會ひ、其の家屋を接続する爲に生ずるものであつて、所謂花の下に蹊を成す類とも見られるものである。随つて當初から計畫を定め道路を設けたものは極めて稀であると言はなければならぬ。道路の幅員の如きも自然の成行に委せるの外一定の計畫を以つて之を定めたるものは無い。其の後家屋の次第に増加するに従つて村落を成し、進んで村落——都會を成すに至つて道路の問題を考究するに至るのである。是に於て道路は都會と都會とを接続する道路と都會の内部の交通に供する道路とにこれを分つことが出来る。今日道路法等に於いて國道、府縣道、町村道等に分類したのは、發達した状態に於いて之を言ふのであつて、要するに自然の發達に委した道路に改良を加へたものに外ならぬ。

此の自然の趨勢に依つて設けられた道路は、謂ふまでもなく其の幅員が狹隘である。交通機關の發達しない時代に於いては道路の幅員に餘り多きを要しないことは都會に於いても地方に於ても同様であつた。就中市街に於て徒歩に依つて連絡した結果、道路は極めて狭き幅を以つて設けられたものである。其の實例はポンペイの埋没した道路が次第に發掘せられたる結果に徴しても明かである。又現代に於て尙其の状態を繼續するは支那等に於て之を見る。此の狹隘な道路は交通の發達と共に之を増幅しなければならぬが、是が爲に少からぬ金額を要するのである。現在に於ても各

都市に於て幅員を増加することに努力して居るが、それにも拘らず尙大都會の接續町村に於て耕地整理の名に於いて住宅地を設け、密集せる家屋を建設する地方あり、是等は幾何の歲月を経ないのに早くも改良を加へねばならぬ必要を生じ、家屋の移轉土地の買収等に少からぬ資金を投じ、地主若くは住民の負擔を重くするを免れない。若し當初から計畫を設け、其の地方の状態に應じて道路の幅員を定めたならば、それ程の不便を感ずるには至らないであらうと思ふ。

我國に於ては大正八年に道路法を制定し、同時に道路構造、街路構造に關する細則を設けた。隨つて其の以後に設けられた道路に就ては、一定の法則の下に設けられたものであるから、敢て改造の必要がないものと信ずるけれども、我國の大多數の地方及都會に於ては、其の法規の制定以前から設けられた道路にして現在に存在するものが少くない、隨つて新しき法規の下に改造を加へなければならぬ次第である。交通機關が徒歩若くは徒歩に類する乗物より車馬に進み、更に軌道に依る交通機關又は自動車に進展するに至つて、交通上から生ずる危険を防止する爲に、設計を變更するの必要に迫つたものである。政府は曩に東京の都市計畫を定めて、道路は廣路と一等大路、二等大路として、廣路は二十四間以上、一等大路は二十間以上、二等大路は十間以上、八間以上、六間以上の三類に分け、東京中央停車場前は二百五十尺、日比谷より神田橋の間は百二十尺と定めた。又外國に於ける顯著の例は、巴里のシャンゼリゼーは二百五十呎、伯林のウンテル・デン・リンデンは百五十呎、維納のリングストラーセは八十呎である。

大體に於て歐羅巴の南部の國々では道路が狭く、北部の國々では廣くなつて居る。是は日光及氣候の點より來たものであらうと思ふ。前述の道路の等級の幅員は他の都會にも適用し得る譯であるが、是等は歐羅巴の例に依つて、北海道と九州との間には多少斟酌を加へて差違を設ける必要があるのではないか。更に近代著しく乗用自動車、貨物自動車、殊に乗合自動車等が増加して來て、當初の計畫から考察すると、尙ほ道路の幅員に於て考慮を加ふべき點もあり、又歩道と車道との區別に就て考慮を要する點があるであらうと思ふ。

上述の如く道路の幅員は次第に増加せられるが、我國の習慣として、道路の幅員の廣きに拘はらず、交通の妨害をなすことが非常に多い、それは他でもないが、道路に物を放置する習慣である。最も多きは商店の前に、道路に向つて店を開き商品を陳列して居ることである。又車輛を通路に放置することであるが、是等は交通警察の上より取締を要すべき點であると思ふ。

第二に前記の狀勢に依つて設けられたる道路は、更に時代に應じて交通の便を圖らなければならぬ。交通の便を圖るには路面の改良をなさなければならぬ。我國は都會に於ても地方に於ても道路の劣惡を以て有名である。支那に所謂泥濘膝を没すといふ語は、日本にも之を適用することが出来るのである。路面の改良に就ては種々なる方法があつて、本誌夙に其の説明を與へてあるから詳しくは述べないが、第一木道、第二アスファルト道、第三敷石道、第四煉瓦道、第五マカダム道である。最近にはゴムを以つて路面の舗裝をすることが行れて來たが、是等は經費の掛るものであるから、俄に我國

に普及させることは出来ない。

今日東京市の路面が次第に舗装の工事を加へられることは非常に喜ぶべき事であるけれども、其の舗装に金を投ずることが少いから従つて設ければ従つて崩れる状態である、俗語に所謂一文惜しみの百損の類であつて却つて非常な不經濟である。東京市の電氣局が電車の軌道を修築して居るが是とても最初には若干の經費の増加を見るであらうが、最も適當なる設計を以て工事を施して置けば左様に速には壞頽することのない事は明かである。

要するに我國の道路に就ては先づ敷設に特殊の注意を加へ次に舗装の仕様に改善を加へることが急務である。道路の敷設が宜しきを得ないに於ては——換言すれば交通の益々繁劇を加へるに拘はらず、道路の幅員が之に應ぜざる時は結局交通機關の輻輳を招き澁滯を來す。之に依つて生ずる損害は決して鮮少でない、倫敦或は紐育に於て一日百萬圓以上の損失を生ずるものと言はれて居る。それから舗装の不完全な爲に生ずる損害も亦僅少でない、道路の改善の結果北米合衆國に於ては一箇年二十億萬圓に相當する不經濟を免れたと言はれて居る。我國に於ても非常な損害を招いて居るものと思ふ、自分は嘗つて小運送の問題に就て研究して其の結果意見を議會に提出した事がある。東京市に鐵道を経て搬入する貨物は、大正十三年度の統計に依ると約一千百萬噸ある、而して之に支拂ふべき市内の運賃は約六千萬圓であるから、假に亞米利加の例に依つて一割を節約するものとするれば尙六百萬圓の節約を見る譯である。之を以つて道路改良の資に投ずるとすれば、東京市内の道路の改善は決して困難ではない。東京市の路面の改良には三千五百萬圓を要るといふこと

は既に本會が調査した所であつて、假に其の金額に異動が無いものとすれば、五年乃至六年にして全部の修築を了へる譯である。我が小運送の料金は外國に於ける運賃に比して頗る高價なりといふのが定説である。道路の計畫に變更を加へ、且つ鋪裝を改良する時は、少からざる利益を生ずるであらうと思はれる。

我が國民は遠き昔より惡道路に慣れて居るが故に、道路に巨額の金を投じて改善をするが如き事は極めて不經濟なることゝ考へて居る。市民の中には足駄を履けば惡道路に不便を感じないと云ふ者がある。随つて道路改良論者の中には足駄を全廢すべしといふ議論をする人もある位である。道路の改良より生ずる利益に就ては、本會に於て夙に發表した東京市の路面改良計畫に關する調査の中に明記して居るから今之を繰返さないが、此の點に對する注意を喚起したいと思ふ。更に地方の道路に就ては、鐵道のみを以つて人及物の輸送を完全ならしめる事が不可能であるが故に、次第に自動車を利用する傾向を生じて來て、今日田舎へ旅行する人は必ず自動車の増加したことを發見するであらう。此の自動車に就ても道路の改良に依つて運搬力を増加し、車輛の經費を節減し、随つて運賃を低下し、且つ旅行者をして損害を受くることを減じ、歩行の愉快を感じしむるものであり、一朝有事の際に受くべき多大の便利に就ては言ふまでもないのである。

要するに次第に増加しつゝある國民の道路改良に對する要求といふものは、尙一層之を切實ならしめなければならぬのである。知らざる者には之を説き感ぜざる者には其の實例を示し、以つて道路の改良の機運を増進することに努力することが必要であると思ふ。(完)