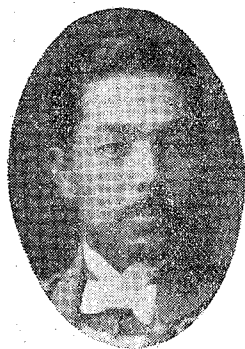


# 道路改良問題に就て



道路改良會理事 松 木 幹 一 郎

## 其一 地方に於ける道路行政の轉換期

東北地方の一例

我國の地方道路の主要路線たる國道及府縣道が近年自動車交通の日増頻繁となるに伴ひて最早從來の砂利撒布の路面を以てしては自動車の驅走に耐え切れなくなるの徴候が漸次表はれ來つたことは、國家の文化交通及産業の上から見れば誠に喜ばしい一面ではあるが、而もこの自動車交通の爲に起るところの止むを得ざる路面の破壊に對する修理の費用が漸次顯著なる數字を掲上するに至つては道路改良の政策上餘程研究考慮を要する問題が起る機運に際會することになるのである。

簡單に云へば毀はれたものは修理すればよい、それだけである。少しも自動車の交通に害なし、勿論其道路としての文化及産業上の能率には變りはない筈であるが、そこに一つの限界リミットが起つて來るのである。即ち今まで通りの砂利を撒布する方法による修理が技術上並に經濟的に見て有利なりや、或は一步進んで若干の器械力を用ひてなすところの修理方法若くは異なりたる物質を以てする路面の改良、それがどう算盤に合ひ得るか得ないかの問題である。

實例を擧げて申せば山形、福島兩縣の交通状態は現在の處在來の路面維持の方法で先づ差支へなく見えるのであるが、秋田縣に行つて見ると必ずしもそうでないところが見える。尤此縣下全體がそうであるといふ譯ではないが、同縣下のある工業地若は貨物集散地に比隣するある區域、また大館より大湯に至る所謂十和田湖の名勝に通ずる街道のある區劃の如きは路面に多數の散孔を生じ自動車の振動著しく一見して道路々面が自動車との戦によつて疲らせられてゐる有様を看取するに難くはない。之も路面の維持費と交通量乃至は其繁閑の時期等を綜合考慮せねば輕々に斷案するは早計であるかも知れないが、何としても自動車の通過回數がある一定の度數を超越るときは、ある路質の處では従來通りの砂利撒布による修理以外の方法を取ること、即ち修理上に機械力を應用して工費の節約を圖るか又は鋪裝材料を變へて維持の能率を増すかの方法を選ぶ必要があると思ふ。

この一例は函館市の道路である。同市が悪道路に悩まされたる慘愴たる歴史は終に經濟上一大奮發の動機を生じて重油撒布による一種の輕便鋪裝法を案出し極めて良好の成績を得るに至つたと記憶する。勿論市街内の道路と郊外長距離の道路とは數字上同一の理法を以て論ずることは必ずし

も正しいとは云へない、乍然ある一の方法より他の方法に移るべき經濟上の要求と路面維持の要求とが自からある一轉機を劃するの時代あることを證明するには函館市の例は好適であつて研究に値するものと思ふのである。

東北地方に於て特に吾人を痛感せしめたものは、有名なる三島縣令の遺業たる立派な國道の建設の跡である、風雨幾星霜の今日尙ほ當時を追憶するに足るべき雄渾の企圖が窺はれるのは誠に快心事であつて而も尊敬すべきことである、道路もかゝる偉業の下に在つては一つの教化であり、記念碑であり、後代の人に無限の感化を與ふるものである、道路愛護の如き精神は之から如何やうにも敷衍が出来、教養が出来るものと思はれるのである。

が何をいふにも經濟に落ちて行く、つまりは費用支出の問題である、内務省でも豫算を取ることには少なからず努力をしては下さるやうだが、道路といふ問題の眞價がまことに政治家や智識階級の頭の中には入つて居ない爲か、あるいは説明や宣傳や其他の努力の尙足らざるものがあるのか、鐵道だといへばどんなボロ線でも相當に賑はつて金が出来てくるのに、道路計りはなぜ今尙虐待を受くるのか、全く以て遺憾千萬といはざるを得ない、我改良會なども更に數段の奮發を要するものと思ふ。

## 其二 自動車營業の監督權、鐵道省へ移管のこと

此度年來の問題がとうたう移管の實行といふことになつた、移管そのことは寧ろ順當の筋であつて吾等も望ましいことと思つて居つたのであるが、さて蓋をあけて見れば鐵道の御家騒動の種とな

つていつも問題を賑はして居る建主改従とか改主建従とかのやうな場面が此處にもすぐ出現することになつた、それは原則として鐵道と自動車營業の競争の虞ある處は成るべく自動車營業を許可せずといふ方針を取り來らんとしつゝあるとの消息であつた、これでは自動車の發達を抑へる丈で何にもならない、當局者は一視同仁大局の上に立つて自動車と鐵道との交通の上に實現すべき役目の輕重及び其能率を達觀して之を適當に調節することを考へぬのであらうか、國家の交通が鐵道丈であり又鐵道が何時も主位にあるべきものと思ふならばそれは大なる時代錯誤であつて速に其蒙を啓かねばならない又自動車の活動の爲に從來の鐵道營業が窮地に陥るといふならば何故に營業自體に斷乎たる改善の途を講ぜしめて鐵道營業が自から其窮境を脱するの途を講ずべく指導しないのであるか、こゝにたゞ優先權を認めて國家交通上の最新の武器をも芽生の時代に於て蹂躪せんとするの結果に陥るが如き政策は眼界鐵道以外に一步を出でざる因陋の偏見であつて左担しがたい、苟も數多の文明國の先例を考へて見たならば、かやうな政策は瞬く間に蠶蛇に陥ひるは分り切つた次第である、敢て當局の熟考を望むものである。

之に就て吾輩等の常に遺憾と考へてゐることは、我國では各方面に於ける智識が長足の進歩發達を成した爲め一つの専門に屬する大家は數多く輩出して歐米にも劣らぬ學者實際家も必しも少くはないが、かやうな先進智識の人々が一度び其専門外に出ると全く否全くでないとしても殆んど無智識に等しいことが珍らしくない、これは科學の發達には往々免れがたい現象ではあるが、分析に巧緻を極むる代りに綜合が粗漫になるのである、實際上最も必要なることはさらに各専門の上に超越

した大局達觀の智識々見を以てそれ等の専門智識を綜合して有機的活力のあるものとして以て國家の大策を建つることである、各専門的の働きは要之畢竟戰術(タクチック)に過ぎない之を綜合一貫する戰泉(ストラタヂー)が欲しいのである、經綸はストラタヂーであつてタクチックではない、大處高處よりする達觀が要るのである、故に偏々たる専門家の領域でなくして更に偉大なる一の人格の支配するものでなくてはならない、而もそれは實に其綜合的論斷を與ふるのみならず、それに實行力を附與する偉力がなくてはならない、統計上より推論したるカーブを基として之に支配せらるゝ議論では經綸は出て來ない、専門家の合議體からは一の三島通庸氏の經綸と實行力は出て來ないのである、何とか工面のないものでせうか、日本は今群小戰術家の自己本位の議論に中毒せんとしつゝあるのである、之を救ふのには矢張り偉大なる人格の出現が欲しいのである、さうは思ひませんか、何時の日か骨つ節のつよい大臣が出來て政黨の地方政策を主題とするボロ線の建設を何本か控へさせて、主要道路の改良を今少し手つ取り早くやれる丈の腕を見せて呉れたならば、何と痛快ではありませんまいか、道路改良會の宣傳なども今後は今迄とは方法を變へて専ら中心を鐵道政策との比較研究に傾倒せねばならぬのではないかと思はれるのである、そしてよくいふところの無い袖を振らす工夫が肝要とは思ひませんか。

### 其三 今後の問題、經濟上よりの結論

以上述べ來つた處を見ると近代の交通は陸上交通方法として鐵道の外に時代の寵兒として自動

車が出現したと云ふ丈ではなく、其何れの點迄は多分に伸張力を有する自動車が最早伸張力の餘地乏しき鐵道をどの部分まで取つて代る可きであるかといふのが問題であると思ふ。

即ち鐵道と道路とは同じ一升の樽の中を何分迄が鐵道が占め何分迄を自動車が占め然も其限界は兩者各々の進歩餘力のマージン(限界)と其能率とによつて決定せねばならぬといふことになるのである。假令ば動力にしても蒸汽汽關全盛の時に電氣が頭を持出した、そして蒸汽の領域に迫ると蒸汽の方はまた敗けずに、いろいろの改良を加えてスチームタービンや其他完全燃焼だとかモンド瓦斯だとかいろいろ様々の努力による發達をしたが然し大勢は段々電氣動力にくはれていつて居る。これは何といつても經濟が物を言ふからである。假令ば燎原の火の如きものだ、少々水をかけた位て其勢は止まぬのである。今日翻つて蒸汽動力の投下資本が迫害を受くるから之を保護するといふやうな理由を以て其能率の低いものを強ひて保存するに努め電氣動力の進出を阻害することありと假定せば天下此位の馬鹿氣た事はないのである。自動車の最近の發達及其能率が同巧異曲で蒸汽に對する電氣動力の出現と相似するものある時、萬一不自然に之を阻止せんとするが如き政策が行はるゝとせば誠に國家の不幸であつて文明國人の嗤笑を招くに過ぎないのである。今後の道路改良に關する一般戰泉としては鐵道の領分にごこ迄割込み之に取つて代るべきものであるかといふ分野を決定することを重大目標の一つと致したいといふのが吾等の希望と理想である。