



道路改良管見

野村兼太郎

一

道路の發生は極めて古い。それにも拘らずその進歩發達は最近の事に屬する。踏み分け途——恐らく道路の生ずるに至つた最初の形態であらうが——から現在の道路に至るまでその經濟的的重要性については敢て云ふまでもなからう。食料獲得のために山に入り、谷に下りたゝめに生じた原

始的道路がやがて一部落と他の部落との交通交易の道路を發達せしめ、さらに中古軍事的必要から國內の道路を發展させるやうになつた。道路は種々なる方面から文化の發達に貢獻するところ頗る大であつたのである。しかし今こゝで道路發達史について述べようとは思はない。それ等に關する簡單なる記述は拙著『世界商業史』古代篇『丸善刊』に略述してある。参照され、は幸甚である。

要するに人類文化の發達に缺くべからざるものとして道路はかなり早くから注意されてはゐたが、道路そのものゝ改良については十分研究されてゐなかつた。中世軍事上の必要から道路を建設するに當つて、軍隊や食糧の輸送關係はこれを十分に顧慮してゐた。しかし道路そのものはかなり原始的狀態にあつた。勿論都市にあつては古代ギリシアの一部に於けるが如く、立派な鋪裝をなしたものもないではない。しかし第十八世紀に於いては特に以前よりも一層惡道路に惱まされてゐた。ロンドンの如き大都會に於いてもその例外たり得なかつたのである。特に第十八世紀末から先づ英國に於いて道路の改良が問題となつた。

何故第十八世紀末から第十九世紀にかけて英國に於て道路が問題とされたか。即ち一七六〇年頃から英國産業界に所謂「産業革命」と呼ばるゝ大變革が起つたからであつた。この點に關する詳細な議論は、三田學會雜誌第二十三卷第十號所載の拙稿「英國に於ける道路の發達と産業革命」を参照して欲しい。要するに商業の發達が齎らした生産組織の一大變化は從來の道路を以つてしては十分なることを曝露したのである。即ち産業上の必要が道路の改良を促したのである。上述の如く道路の改良が常に社會の要求に應じて行はるゝことが、他方絶えず道路の不完全を感じしむる所以

なのである。人間の交通の必要から道を切開いた。交通が盛んになれば車を通す必要がある。道幅を廣くする。換言すれば道路の改良は多くの場合その上を使用する諸交通機關よりも、一步遅れて行はるゝやうな状態にあつた。否状態にあると云つても差聞あるまい。

二

路面を使用する交通機關の急速なる發達が産業革命以後甚だ顯著となつた。産業革命以前に於いては路上を通行するものゝ大部分は人馬に過ぎず、偶々荷馬、荷車の類が運行さるゝとしても、それ等の重量は大したことはなく、道路を破壊すること甚大ではなかつた。産業革命後に於いてはそれ等の重量、又交通の度數も以前とは到底比較にならぬくらゐ多く、破壊力極めて大である。かくて産業革命後道路改良の問題は重大な社會問題となつたのである。しかし第十九世紀初頭に於ける道路問題とそれから百年後の今日の問題とは少しく異なる點があると思ふ。先づ前者について略述しよう。

近世文明の先進國である英國に於いて、今から百年ばかり以前に、路面の改良が問題であつた。如何にして水捌けをよくするか。如何にして泥濘を防ぎ得るか、問題であつた。中世の道路使用者たる荷馬とは異なり、重い鐵輪の荷馬車は道路を破壊した。それから生ずる種々なる弊害を如何にして防ぐか、問題であつた。かくしてマツカダムその他の多くの道路改革者はこれが解決に努力したのである。

然るに第二十世紀に於ける道路の使用者は鐵輪の馬車ではなく、印度護謨の柔軟な車輪を有する自轉車自動車である。自轉車が一般に廣く需要さるゝに至つたのは一八九五年以後のことである。かくて以前蹄鐵の滑らぬことを必要とした路面に大改革をなす必要が生じた。しかし自轉車の如きは未だ大した問題とはならなかつた。第二十世紀になつて道路改良が再び喧ましく論ぜらるゝに至つた所以は自動車の使用からである。その速力、殊にトラックの如き重量多きものが疾走するに至つて道路に關する種々なる問題を惹起した。

人道と車道とを區別することはすでに第十九世紀に於いてなされてゐたが、今日では單にそれだけでは不十分であると考へられるやうになつた。第十八世紀に八頭立て又は十頭立の大馬車が塵埃の雲を捲き起したと同じやうに、自動車は濛々たる塵煙を擧げ始めた。陸續として來る自動車の間を如何にして横斷すべきやが問題となる。第十八世紀の「タトラア」と云ふ雜誌に載せられた一不正文は自動車に對する不満と何等變るところなきものである。

「富者の馬車が往來に充滿してゐる。だから我々徒歩連中は往來を横斷すべき機會を覗はねばならぬと云ふ光榮に浴する。又我々と大差なきある人間を運ぶ機械に轢殺されなかつたことを感謝する。私にはかう云ふ横領をかくも永い間耐へてゐたと云ふことがすでに奇怪に耐へない。吾人は路上で我々からほんのつまらぬものを掠つた者をも刑罰に處する。それなのに我々から道路そのものを奪つた富者に對しては辛棒してゐる。」

今日の如き状態にあつて、よしんば如何なる弊害があるとしても、自動車に於いては上述べた通り、道路の構成に從來とは違つた方法を考へなければならぬ。殊に我が國に於いては上述せる二つの改革時代が殆ど同時に來たのである。我が國に於ける産業組織上の大變革は日清戰爭以後である。即ち自轉車の普及し始めた一八九五年以後である。道路が今日の如き混亂状態に陥つてゐるのは全く道路を使用する諸交通機關の急速なる變遷に追従し切れないからである。

自動車の盛んに往來する間を、なよ／＼とした自轉車が迂曲しつゝ走つてゐる。大都會に於いてさへも鋪裝されてないところが多い。人道と車道との區別の明かでないところも少くない。しかも路面電車が走つてゐる。電柱が林立してゐる。如何かすると路上で荷ほどきをしてゐる商店がある。自轉車が何臺も人道に並んでゐる。かゝる状態にあつて交通事故がないわけがない。むしろ少な過ぎるくらゐであらう。恐らく東京市内の如きはその自動車運轉手の大部分が神經衰弱にかゝつてゐる否癡痺してゐることゝ思ふ。

相次いで起つて來た交通機關の發展に對して應ずるために種々なる設備をしなければならぬが、先づ第一にしなければならぬことは、路上から邪魔物を追拂ふことである。殊に大都會に於ける路面電車や電柱はよろしく除去すべきである。第二に自動車の往來頻繁なところにはその専用路を設けること、第三に交叉點には地下歩道を設けること等が必要であらう。

勿論交通に關する實際的知識の乏しい余の如き者が濫りに言をなすことは何等甲斐のないこと

であらう。殊に現在の財政状態を顧慮せずして理想論をなすことも無用なことであらう。しかし少くとも現在の道路政策が餘りに統一なく、乏しい財源を無益に消費してゐる事實は否定出来ないことであらう。例へばよく人の例に擧げる地下埋設物の不統一の如きはその一つであらう。かつ恐らく今後益々道路維持の費用は増大するであらうが、今日の如き不統一な方法は一層その費用を大ならしむるに相違ない。従つて現在の財政の許す範圍内に於いて出来る限り理想に近づくためには、道路關係者の協同が先づ第一に必要なのである。

道路に關する種々なる煩雜な規定が屢々發布される。勿論それ等の規定は重要であらう。しかしそれよりも先づ道路それ自體の改良がより重要である。しかも現在の状態に辛じて追従出来る程度の改良策はその改良策が完成さるゝ頃にはすでに不十分なものとなるであらう。道路がそれを使用する交通機關に應じて後から改良さるゝことが常に道路に對する不平の絶えない所以であることはすでに指摘したるが如くである。明治の初年に銀座街を作つた時、その道幅の廣きに失し、商賣人は販買の機會が少ないことを訴へたと云ふ。しかし今の銀座通りが決して廣きに過ぎるとは誰も考へないであらう。もし道路の重要なことを認めるならば、單に現在に對する適應策のみ終始せず、一步進めて將來の交通機關の發展を考慮に加ふべきであらう。道路取締の如き消極策に依らずして、積極的に道路そのものを改良して、交通事故を防止すべきであらう。道路改良に關して云ふべきことは以上を以つて盡きてゐるわけではない。唯求めらるゝまゝに二三の管見を述べたに過ぎない。何等かの示唆ともなり得れば幸甚である。