

# 論 說



## 道路の改良は目下最先の急務

瀧 本 誠 一

道路の改良が産業の發達上最先にして而かも最大の要件であることは、世人の普く知つて居るべき筈ではあるが、實際に於ては、一般に左ほど痛切に感じて居る者は割合に少數の有識者に限られ、先づそんな廻り遠いことよりは、差當り低利の資金でも貸して貰ふか、左なくば高い税でも減じて呉れた方が何によりの捷徑であると思つて居るのが、普通大多數の意見であるやうである。

遠大の利害を考へずして、近き直接の小利害にのみ著眼するは、世俗の常態であるから、強ち咎むるに足らざるも、國家の政務は必ずしも眼前應急の施設のみではない。個人の直接の小利害よりは寧ろ國家遠大の利害より打算して、後世永く一般社會の利益となるべき施設を完備するのが、政事家の責任である。殊に個人若くは營利會社其の他小自治體などに向つては、殆んど、絶対に期待すること

能はざる道路の改良などは國家の政務中の最大主要なるものであつて、政府は何を差措いても第一に著手すべき大問題であらう。然るに今やこの政事家に於てすらも、道路問題に就ては往々之を冷淡視し、産業の合理化や國產の獎勵など、喧しく高調し居るに拘はらず、其の合理化の爲めにも、又獎勵の爲めにも、第一缺く可らざる販賣法擴張の要件たる道路改良の手段を講ずるものゝ甚だ寂寥なるは、是れ余の大に怪まざるを得ざる所である。

歐米諸國に於ては世界大戰までは、一般に鐵道熱に浮され、陸上の運輸機關は殆んど鐵道に限るが如く思はれて、普通道路の存在は全然認められなかつたと云ふほどにあらざるまでも、兎に角、その重大の價値は、鐵道の勢力に壓せられて、充分に了解するもの無かつたことは明であるが、大戰以後陸上に於ける動力機械の發達に伴ひ、普通道路の位置は、鐵道工夫以前の狀態に復古して、其の重要さを認めらるゝに至つたのみならず、今や歐米何くにしても、鐵道以上の其の重要さを認められ、陸上の運輸交通機關としては、或る場合に於ては、普通道路の方が確かに鐵道よりも、利且便なりと主張するものあるに至つたのである。而してそれは何故であるかと云へば、大戰後歐米諸國に於て、これまで殆んど世人の注意を惹くに足らなかつた自動車、俄かに著るしき大發達をなし、従來の舊路面及新道路の開鑿改良に依つて、自由自在に快速なる自動車を利用し得らるゝに至りしかば、比較的短距離間の旅客及貨物の運送には、鐵道より遙か便利なる場合多きが爲めである。大英王國及愛蘭自由國に於て久しく忘れられて居つた國道(Highways)が、最近俄かに發達して總延長二十三萬六千哩に及び、米國

の聯邦公道局が今や十八萬五千七百餘哩を完全の状態に於て管理し、而かも此の中三分の一は皆最近の改良に係るものなりと云へるが如き事實を顧みて、現在日本の國道約二千里に、府縣道及地方費道など合算總計しても、僅か二萬里(約四萬哩)にも足りないことを思ひ合せば、産業合理化、國產獎勵など、叫んでも到底空騒ぎに過ぎないことは明かであらう。

道路修築の費用は英國に於ては數年前まで約五千萬磅内外の巨額を毎年支出し、米國は農村道路の改良費として、年々十億弗以上を支出し、又市街道路の改良及補修費として、別に四億弗を年々支出して著々と改修を圖りつゝありと云へば、其の效果の顯然見るべきものあることは想像に難からざるべし。但し英國などにては、自動車税の收入年々非常の巨額に上り、一九二一年の收入九百七十三萬磅なりしが、其の翌年は一千二百萬磅に昇り、又其の翌年には一千二百七十餘萬磅となり、又其の次ぎの年即ち一九二四年の最初の九ヶ月間に於て、既に一千三百八十九萬磅餘の收入に達せりとの事(ケー、ジー、フエネロン氏の道路運送經濟學なれば、今日に於ては定めて非常の巨額に上りしなるべし。而して同國にては勿論此等の收入を道路費に仕向けるべきや、云ふ迄もなければ、年々新開若くは補修費として五億圓以上の巨額を支出すること左まで困難にはあらざるべしと思はる。米國の車税は幾何なるや、今茲にその數字を以て之を示すこと能はざるも、兎に角自動車の流行地として、世界に有名なる米國のことなれば、モーター税の收入の巨額に上るべきや、疑なきが故に、其の收入に因つて、道路改良費を填補すること、勿論難事にあらざるべきも、我が日本の如きは、自動車の利用未だそれ程

の發達を見ざるが故に、英米の眞似をなさんとするも、それは事實行はれざること論なしと雖も、今日果して道路改良の眞價を認め、前途産業發達の鎖鑰は、専ら此の一點に在つて存することを了解したらんには、年々一億圓内外の改良費を捻出することは、必ずしも難事にあらずと思ふ。勿論在朝在野の政事に於てこの道路問題の重大性を了解するの腦力を缺如し、直接眼前に即效の顯はれないものは、先づ後廻はしなど、云ふ様な爲體にては、この上一億圓は愚か、その半額でも、中々容易に支出することは出来ないであらうが、若しそんなことならば、産業の合理化だの、國産の獎勵などと云ふことを初めより言はない方が、寧ろましなるべしと思はる。産業合理化、國産獎勵の根本問題は實はこの道路問題に歸著すると云ふも、決して過言ではなからう。

歐洲諸國の道路が戦後に著るしき大改良を遂げたるは、其の原因一二にあらざること勿論であるが、就中重大なる原因の一は、戦後俄かに非常の大數を以て現はれたる失業勞働の救濟策として、彼等を道路工事に利用するの政策を採りたる事が、即ちそれである。例へば英國政府は一九二〇年に一千四十萬磅の特別救濟基金を設けて、之を各地方の道路改良費の補充として貸與し、地方廳も亦夫れ夫れ其の借入額に相當するだけの金額を支出し、二口合して之を特別の道路改良費即ち専ら失業勞働者の救濟を目的として、道路の改良を行はしめたのであるが、之に依つて地方農村の道路は、著々と改良の目的を達し、大戦前までは悪道路を以て知られたる英國は前記の如く全然その面目を一新したのである。往昔支那や日本に於ても、凶年の五務と稱し、凶年に逢つて農民が其の稼業を失つたと

きには之を救済するの一策として、城郭を修築したり、河川を浚へ堤防を築いたり、又道路の普請をしたりする事を、政事家の務として、故らに之を實行したものである。我が豊太閤が凶年飢饉の際に、淀川及桂川の普請を命じたことは、史上に明かなる事實である。昨今失業問題の喧しき折柄、之を救済するの必要あれば、逆もこのこと、彼等失業労働者を夫れ々各地方へ振向けて、道路工事に従事せしむるは、一舉兩得の策である。聞く所に依れば、我が當局の失業救済事業中にも、之に類する案件ありと云へば、余はこの點に就きては、英國の實例に倣ひ、稍々大規模に之を實行せんことを欲するのである。

## 道路施設の緩急

菊池慎三

數年前までは東京の道路は世界無比の惡道として、非難轟々たる有様であつた。所が復興事業の完成と共に、東京の道路は見違へる様になつた。舗装工事の尙行き渡らない所もあるが、簡易舗装工事の普及と共に、其の缺點の補はれるのは、間もない事である。或は東京の復興道路が立派過ぎると云ふ者もある。現在丈けの事を考へるならば、立派過ぎると云ふことが寧ろ當然である。永久建築