

# 自動車と道路

山 榘 儀 重

道路の改良を考へる際には必ず自動車との關係を考慮せなければならぬのは今更謂ふまでもな  
ら。

國道は未だ鐵道の四通八達して居ない時代に選定されたものである。従つて今日に於ては、自動車交通の立場からすれば、必ずしも樞要なる路線といふわけではない。寧ろ、縣道であつて却つて速かに大改修を要するものが甚だ多いと思ふ。そこで、國家が直營で道路大改修を行ふといふ場合には、國道だとか縣道だとかいふ舊來の形式に捉はれず、其必要度に應じて着手するがよい。縣道は地方的必要で、國道は廣範圍の交通連絡だから、前者は如何に交通必要度が高くても地方費で責任を負ふべきであつて、後者に就てのみ國が責任を負ふべきであるなどいふ論理に拘泥しないがよい。實をいへば、京阪神地方とか、京濱地方及び關東地方各縣と東京との連絡に於ては、對府縣相互間の交錯關係はあるが、他の地方では多くは國道といつても、其地方間の交通が主である。しかも、地方費の大負擔には堪へない場合が多い。故に、自動車交通の立場からして、新たに大改修路線の選定をして、

全國的計畫の下に大改修を行ふがよいと思ふ。勿論其交通量の程度に於いて或る一定の限界點を設けて地方事業として改修すべき範圍を定め、高度のものに就いてのみ國庫が事業を行ふのである。要するに、舊來の國道、府縣道の觀念を脱却して國家直營の選定を爲すべきであると思ふ。

此改修に當つて、國家事業のものにして、地方事業のものにしても、其費用の一部を自動車營業者に負擔せしめるがよい。専用自動車道が法律で認められて居る。これは普通の公共道路よりも最短距離を通過し得る便宜もあらう。しかし、其専用道路を特に利用する若干の自動車營業者の利用だけでは不經濟である。公共道路の如く、或は交通障害の著しい特に迂餘曲折して居て甚だしき長距離となり、専用道路の最短距離との差があまりにも甚だしい場合の例外は、兎に角普通の場合には、公共道路の側面に若干の幅員を添加擴張して之れを利用することにすれば、専用道路よりも工事費が安くて濟むし、又、心廣くも使へるし、一般公衆も便益をうける。一般公衆も便益をうけるのであるからして、其擴張改修費を全額自動車營業者に負擔せしめなくてもよい。

かくすれば、公共團體も安く道路改修が出来るし、自動車營業者も安く自由な道路を得られる。其場合に自動車營業者は折角資金を費して道路を改修して、其認可の期間が短かくて資金廻收の暇が無つたり、又は間も無く、其線路の定期營業を他の營業者に認可されたりしては、馬鹿々々しいから、其點は保證されなければならぬ。尤も、公共道路に資金を供給したとの理由により、其交通の優先權を

契約する事は、公共道路の觀念に反するとか云ふ議論があると云ふ事である。實際上都合がよくて、便利であれば、法理論の一貫に拘泥する必要は無い。

道路改修の必要に迫られ、殊に夫れが自動車運轉によつて重加されて居る場合に、しかも、公共團體の財政困難の際に、自動車營業者に相當期間獨專權を認めて、道路改修資金を提供させるがよい。

私はフランスで、パリからリヨンまで自動車で往復した事がある。あの長距離間に道路の整つて居るのに敬服した。フランスでは必ずしもあの道路に限らぬが、パリ市内でも所々にあるが、石疊の箇所が相當に多かつた事を記憶して居る。日本で、今までの路面の鋪裝は多く市内である。將來、田舎道が鋪裝されるに相違ない。日本のやうに各道路の手近に切石を得られるところでは、石疊を用ひてよいと思ふ。アスファルトにカブレないがよい。最初の經費がどうなるか、又後の修繕費がどうなるか、それは専門家が計算してみればよい。煉瓦型に石を切るのに簡単に安價に仕上げ得る機械裝置が考へられさうなものである。成程弾力性を考へると、アスファルトや木煉瓦が理想的であらう。しかし、經費のことも考へねばならぬ。到る所で石の容易に得られる日本では、もつと、アスファルトやセメントを少なく用ひて、鋪裝をする方法を研究してもらひたいと思ふ。