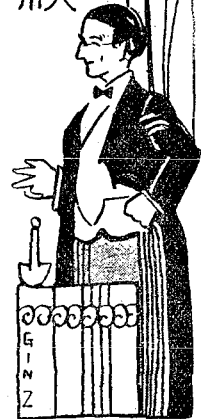


# 路政春秋



## 道路の功德

僕の郷里は縣廳所在地から十里も隔つて居る山間の一村である、それで文化はおくれ産業は起らず、農業も不振に陥つて借金村と評せられて居る、併し選舉の時は政民兩黨相半はして居る爲め投票の奪取戦が中々すごい、細野豊(假名)と云ふ選舉プロカーがどの選舉でも活動する、元某地方新聞の通信員とかで七八年前から此村へ移住して來たが今では村の有力者となつて村會議員の一首腦者の位地を占めて居る、此細野が村會議員となつて五年目であるが此頃は村長の椅子に野心を懷いて中々暗中飛躍を

試みて居つて現村長眞木匠(假名)の提案には悉く反對するとの事である、僕は昨年夏休を利用して一寸歸村した時に耳にした實話は斯うである。

一昨昭和九年度の豫算案が村會に提出された時細野議員は我山間僻地の貧村なるにかゝわらず村當局はヤレ校舎の擴張だヤレ橋梁の改造だヤレ道路の修築だとなし本年度に於てはまた隣町鐵道驛から幅六米の新道路を開設する計畫を提案するを見るが之れ村財政を顧みざるの暴舉である、と眞正面から反對の意見を述べたものだ、處が失業救済問題もからんでおるので大多

### 注 意

本欄は讀者諸氏の利用に提供す、治安と風俗とを害し又は人身攻撃に涉らざる限り奇想天外的の寄稿を望む、一文は四百字位にて取捨は編輯子に一任、原稿は道路の改良編輯部宛のこと。

敷を以て村未曾有の大道路が開設さるることとなつた。

縣當局も大々的援助を興へ一ヶ年の日と約二萬圓の巨費を投じて坦々たる大白帯の如き道路は簡易舗裝の姿を以て村の中央部を貫通した。交通上の大動脈となつて隣町から更らに隣村へと産業血液を流通せしむることとなつた。

自動車は織るが如く去來する近々省營バスも安い料金で地方民衆に利便を興へるゝの事で自轉車乗りは全速で東西に馳驅する新道開設以前では東西からの荷馬車はすれ違ひが出来ないので一方が遠く後戻りしなければならぬので時折争ひが始まる。

處が此頃では何の苦もなく行違ふのである、特に新道の一部が幅一間そこゝの細道であつたが、其道を通らなければ汚物焼場へは行けぬ雨や雪解の日と來たら文字通りの泥と化する汚物車で路面が破壊される歩行は泣面で行く外はなかつた、又時折どう云ふ考へ違ひからかタクシーが此道に乗り入つた、其時に西から一の荷馬車がやつて來たが馬車挽が、出會ひ頭に「氣をつけるてめい達の這入つて來る處ぢやね」とどなつた、すると運轉手が「馬鹿どつちが氣をつけるだツい」とやりかへした、小學校戻りの兒童は走りよつて來る、中々の騒となつて駐在所の巡査がやつて來て漸く事件はおさまつた事がある。今は路幅も三倍にもなつたから此様な騒ぎは再び見れないで小學兒童に及ぼす悪影響が取り去られて村は次第にほがらかになるのは空想ではないのである。新道路の利益がハッキリと村民に認められた、縣廳からは更らに道路愛

護會の設立を促され、ツイ先達つて其の愛護會も出來た村役場の揭示場の横にガソリン販賣所も近い内に出來るとの事である、今まで鐵道の驛まで二里足らずの地であるのに交通不便の爲文化が余程おくれ居つた此から俄かに急轉するであらうとのこと、良風美俗の維持を目的として婦人會が設立せられ、戸主會も出來た、そこで曩日反對した細野村會議員はスツカリ此の道路の功德禮讚家となつて村の公益となる事業には率先して奔走し産業の作振を企て速に村の復興を謀らなければならぬと非常な意氣込である、或日の事村役場に眞木村長を訪ひ熟談した其の時「我村は道路改良で立ち直り」との標語を示し「眞木君之れをポスターとして揭示場にはり出してくれ玉へ」と言つた、すると村長が「更生の村の一步は道路から」こりやどうです！等に當選しませんか細野君」と兩人顔を見合はせてアツハハハ……

## 農村國策如何

農漁山村救濟事業も一時疲ぎの政策であつて明治初年以來漸を追ふて疲弊に導かるる農村の救濟は將に大國策として取扱はねばならぬ問題である、曩年の土木事業の如き交通政策よりは寧ろ地方窮乏救濟であつた、軍需品の供給を農村に求むる軍事費の支出も一部地方には幾分の救濟となつたであらう。だが軍需工業界の夫れとは比較にならぬまた永久に此方策を取らねばならぬとは考へられない夫れで一般且恒久性の農村救濟國策を樹立せねば農村よ汝は何處に行く？と叫ばれるのであらう、秋田縣の農會員の語る所を聞けば「昨今植付たばかりの青田を賣つてゐる農村の疲弊は想像以上で我々が農村を巡回して屢々賣買してゐる現場に立會ひ、みすみす踏み潰された値段で取引してゐるのを防止すると逆に口説かれる始末に如何とも防止することが出來な

い今日までの確實な豫想で七十町歩の青田  
 が取引されて居り何んとか対策を町村農會  
 と協同して立てたい」と言何ぞ慘たるや。

## 此の交通危険を何 んとする

道路改修の速進を圖らなければならぬ即  
 ち道路國策を確立し何んとしても突進しな  
 ければ此の交通危険を如何にせんである試  
 みに京都大阪間の所謂京坂國道に就いて昨  
 今傳へらるゝ所はこうである。全大阪タク  
 シー従業員が最も危険とする場所を詳細適  
 切に調査して運轉上の注意に就いて相互に  
 戒め合ふと同時に施設の不備な點は適切な  
 指摘の下に當局へその対策處置を要望する  
 ことを申し合せ目下實地に就いて検討しつ  
 つあり此の道路上の事故の根源は地勢にも  
 依るが一般スピードの出し過ぎと過重荷物  
 の運搬の爲に荷物自動車やオートバイがヨ  
 タ／＼運行をやつて居る爲に思はぬ事故を

生ずる場合が非常に多いので此の點に就い  
 ては特に當局者の取締りが要望されてゐる

## 地下鐵、バスが路 面電車を喰ふ

大阪市電氣局の最近調査したる所による  
 と大阪市民の足の動きはどんな風か、路面  
 電車當日の乗車人員七十二萬三千人で最も  
 大衆的な都市の交通機關として依然トップ  
 を占めてゐるが、前回（昭和四年十一月五  
 日）と比較すると十二萬九千人の減少、し  
 かして一人平均乗車キロ數をみると五千二  
 百三メートルで前回より逆に五十六メート  
 ル増加してゐる點、および直通客が減少し  
 てゐる點などから見ると短距離客がバスに  
 奪はれたことを物語つてゐる。乗合自動車  
 はじめての調査で當日の乗車人員が十七萬  
 三千二百七十八人、一人平均乗車キロ數三  
 千二十七メートルで平均乗車キロが路面電  
 車より二キロ以上も少いのは短距離客の大

一部分が路面電車より乗車賃の安いバスを利  
 用するものと見られる。地下鐵これらのはじ  
 めての調査だが當日の乗車人員一萬七千十  
 八人、心齋橋の乗降客が最も多い、もつと  
 も梅田―難波全通は調査後の同年十月末の  
 ことであるから現在では乗客數も利用ぶり  
 も著しく變化してゐる大都市地域の交通上  
 深く考究して其の対策を講ぜねばならぬ大  
 問題である。

## 道路構造上の三位

### 一體

人間の健康體には三脈の一致と云ふ事が  
 ある、即ち首と腕と心臓の三つの脈が一致  
 して居れば其の人は健康體である否らざる  
 ときは不健康體である、道路構造の上にも  
 技術と材料と經濟との三要素がある、此三  
 要素は其の何れを輕視してもならないので  
 ある、所謂三位一體として其の調節を計ら  
 なければならぬ、特に經濟の方面は技術者  
 に取りては往々不手際な事が見受けらるる  
 深く心得ふる所がなくなればあらずであらう