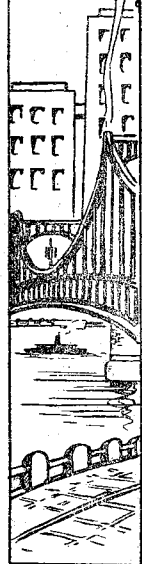


## 論 說



# 道路政策の基礎概念

井 上 弘 道

道路は必要に應じて建設され、また改良もされなければならない。しかし道路建設の必要は如何なる基準、如何なる諸條件に據つて判断し規定されるべきものであらうか。或はまた道路の改良は何を以つて其の基準となすべきものであらうか。この問題は一般的な道路観念中に於いて極めて重要な意味を提與するものである。しかしながら、實際的には假令ば政治的、經濟的、軍事的等々の理由や其の情勢の變化發展の中で、常識的且つ事務的に處理せられて來たやうに考へられると共に、又一方技術的方面に就いて之れを、觀ても廣い意味の土木工學の實際的運用以外には出て居らないやうに考へられる。その證據には現在見るが如き極めて雜然たる無統整の道路網と、姑息的な瀾縫的

道路の展開してゐる實相を容易に確め得ることと、現在既存の道路は殆んど都市集團に依つて張りめぐらされた蜘蛛の巢的姿に於いて存立してゐることなどが擧げられるであらう。

従來の道路の建設改良は社會的、文化的、經濟的、實生活的な飛躍發展に對しては寧ろ後進的追從的であつたのである。勿論、道路が文化の表徴だと云ふ意味に於いてかゝる追從的の道路を所産したのだと云ふならば、それにも眞理がないことはないであらう。しかしながら、獨自の新らしい文化を顯現するために舉國一致の體制が採られてゐると云ふ今日、道路と雖も徒に追從的後進的のみあつては許されないであらう。特に、道路そのものが昨日のそれよりも一層重要性が強識されてゐる今日、道路はむしろ進んで文化に對するところの前進的指導的役割を果すことすら要求されてゐるのである。

道路がかくの如く過去のその認識を革めて新しい認識の下にをかれる場合、道路の建設道路の改良の問題を所謂常識や事務的都合にのみよつて、そしてまた舊い土木工學の基礎理論に基づいてのみ判斷することは道路の重要性に對する一種の冒瀆と云はなければならぬ。社會的變革乃至は一段階から新しき段階へ飛躍する過渡期に於けるわれ／＼として、道路建設道路改良の問題を勇敢にも常識を以つてのみ處理することが果して適正を期する所以であらうか。われ／＼の常識とか利便は餘りにも自己に捉はれてゐるが故に、過渡期に於ける道路の改良に對して充分正確なる判斷を下すことは不可能に近いと云はなければならぬ。茲に、われ／＼の常識とかその時の情勢とか

云ふ便宜的な基準を以つて満足することなく、正しき客觀的科學的基準に従ふと云ふことが愈々緊要となつて來るのである。私が述べやうとする道路政策の基礎概念なるものも實にかゝる道路の建設改良を斷定する場合に用いらるべき判斷の基準に就いての説明に外ならぬ。

われ／＼が價值判斷を行ふ場合に於いては常に必ず一定の基準に従つてゐる。よしそれが意識されてゐない場合に於いてさえ、この基準なくしてはわれ／＼の判斷は成立し得ないのである。それ故、道路の建設改良と云ふ一種の價值判斷が行はれる場合にも、その當事者が殊更に基準の問題を云々しおくと、其處には一定の基準の存在することを豫定するものである。その道路が美しくないとか、公衆の利用のために不便であるとか云つた理由が道路の改良を必要とする論據となつてゐる。この美とか醜とか云ふ概念或は便とか不便とか云ふ概念がこの場合彼等の判斷の基準として採用されてゐるのであるが、この美とか便とか云ふ概念自體更に一定の基準に基づいて判定せらるべき性質のものであることを忘れてはならない。しかるに、この點が兎角忘れられ勝ちであり所謂常識なるものによつて墮性的追從的に判定せられてゐる場合が非常に多いのである。

かく云ふことは、常識の作用を根本的に批謗することではない。むしろこの常識の意味を徹底的に究明することによつて常識に科學的規定性を與へ、かくすることによつて判斷の基準の集團的性

格を強調せんとするものである。常識とは一定社會に於ける社會通念に外ならないとするならばこの一定類型の社會こそあらゆる價值判斷の基準であらねばならない。従つてこの社會が變化するならば常識も當然變化しなければならぬし、更に價值概念もまた變化しなければならぬ筈である。しかるに此の常識は獨善的性質を多分に有するが故に排他的利己的となり、容易に社會と對應して相伴的に變化することを肯じない傾向をもつてゐる。かくしてわれ<sup>レ</sup>が一定の道路に對してその善惡或は美醜を決定するのは實に常識に基づくとは云いながら嚴密な意味に於いては、その道路がその集團存在との關係に於いてある價值に基づいて判斷されるのであつて、約言すればその集團の立場に於ける判定に外ならないのである。徳川時代からそのまゝに受け繼いだ道路が非文化的であると云ふのは現代的常識から判斷されたものであり、またそれが價值的でない<sup>レ</sup>と云ふのも同様現代的効用性から判斷されたものに過ぎない。従つて、この道路は改良されなければならぬ<sup>レ</sup>と云ふ場合には、その主張者の集團の價值基準が物を云つてゐるのである。かくの如きが、價值判斷の場合の一般的状态であるのである。

然し集團が分化することによつて一社會内に多數の異集團を内全する場合、この價值基準を何の集團に求むべきであるかの問題が生じて來る。換言すれば、多數の集團に於いて何れの集團を最も價值あるものとするかと云ふことである。一本のドライブ専用道路はそれを使用し得る有産者にとつては極めて價值ある存在であらうが、しかしそれを使用し得ない貧乏人集團にとつてそ

これは價值なきものである。これと同様に一本の道路を建設改良すると云ふ時には必ず集團の價值基準に基づいて判定が下されてゐるに間違ひはないにしても、尙そこには如何なる集團の價值基準が作用してゐるかと云ふことが明かにされねばならない。何故この場合特定集團の價值を至上としなければならぬかと云ふことは、社會は何れもの集團の價值の併立的存在を許容しないやうに出來てゐるからである。即ち社會のあるがまゝの存在の姿に於いて、そこには一つの支配集團と多くの被支配集團の存在を認めることが出来るからである。従つて價值判斷なるものはこの大集團たる支配集團の價值基準に基づいて行はれねばならないのである。

道路改良の方向もかくして支配集團存在のために向はなければならぬことが結果して來るのであるかゝる場合の實際的事例として茲に封建社會を説明することによつて全體としての社會の價值基準の所在及び道路政策の主體の活動的現象を擧示して見よう。

## 二

封建社會は云ふまでもなく、武士集團が支配集團として首位に位しその下に被支配集團として、農工商の諸集團その他非人集團などを含む所謂庶民集團が存在してゐた。そして各集團はそれぞれの特徴をなす文化形式を表示しながら、それぞれの集團の維持に努めて來た。しかしながら、庶民集團のそれぞれの文化はその集團のもつ正直な文化現象を展開することなく、支配集團としての武士

集團の統制下に歪められた姿に於いてその存續が許容せられてあつたのである。武士が眞の目的の人間であり爾餘の存在は、それがたとえ元非人とまで稱せられてゐなかつた農民工藝者商人などの場合に於いてさえ、それらは武士の生存のための手段的人間としての價值しか認められてゐなかつた。例へば、本佐錄に云ふが如き思想や或は切捨御免の如き常識は、武士のみを至上價值體と斷定した武士集團本位思想の發露以外の何ものでもない。

従つて、かゝる價值觀念から結果する封建社會に於ける道路の建設乃至道路の改良は當然武士本位のものであらねばならない。言ひ換へれば、道路は天下の往來とは云ふものの、その實質的意味に於いては所謂武士集團である諸候の政治的、財政的、經濟的乃至は軍事的な意味に於いて建設され改良されたところの、武士集團の專用物に外ならなかつたのである。切り捨て御免を恐れた人間は廣い道路も狭く、恰も他人様の道具を使用する時に遠慮勝ちでなければならぬやうに、およそ農民集團それ自身の發展には縁遠いものであつて、獨り武士集團の價值基準の掌中に於いて建設改良されたものであるに過ぎなかつたのである。

従つて、其處には、武士集團の道路と云ふ前提意識から出發した專横な道路道德すら派生するのである。即ち、日本では今日でも左側通行が勵行されてゐるが、かゝる道路道德に就いてみても道路が武士のための道路であつたと云ふ事實の名残りだと云ふ説さえもある。何故ならば、武士は大切な刀を左に佩いてゐたが故にその刀の效用性を大ならしめるために左側を通行するに至つたのが道

徳となつたのだと云ふのである。

徳川幕府がその中央集權的封建制度を維持するための政治的野心の表現たる參觀交代の掟は、日本に於ける統一ある道路網を所産することになつたのみならず愈々武士的道路の改良を結果することになつたのである。勿論このための道路は日本に於ける經濟發展或は文化交流のために大いなる役割を演じたのではあるが、それらは武士の意識もなかつた乃至は目的としなかつた副次的所産に過ぎず、其の本質的意味に於いては何處までも徳川幕府の政治的支配の手でありまた諸侯の財政的基礎を破壊する破壊的な意味に於いての道路が存在してゐたのである。従つて、武士集團本位に目論まれたものであることは、たとえ武士が産業開發のための道路を造つたにしても、それは武士集團生活維持を主眼とするものであつて、商人の自由なる活動を許容し或は獎勵するためのものではなかつた點に於いても理解し得られよう。その證據として、要所々々に關所が設けられてゐるのは、行政的必要と稅收入の獲得と云ふ武士集團の現状維持策にあつたのである。

かく見るとき、道路政策の主體が何であるかと云ふことが理解されるであらう。即ち、それは支配集團の目的意識であると云ふことが出来る。換言すれば、道路の建設、道路の改良の方針を決定するものは——その道路を最も自己流に改造し得るところのものは道路が天下の往來であると云ふ性質からして、そのときの支配集團に限られることを知ることが出来る。茲に、われわれは道路建設改良の基準としての基礎概念を握把し得るのである。之れ即ち道路は文化の表徴なりと云はれる所

以の一理由をなすものである。

三

斯様にして、道路の建設改良の方針を決定するものは、そのとき、そのところに於ける支配的集團に限られるものであることは、只にわが國の如き一國家的範圍に限定されて考へられることではない。今暫くこれを世界的な舞臺に就いて考察することを許容されるならば、およそ次の如きことが云はれるであらう。

即ち十九世紀に於ける英國の産業革命によつてもたらされた機械工業、工場工業しかして重工業への日に日を次ぐ飛躍的發展は、從來の舊き産業機構なり經濟組織なりを一變して、根本的に新しきものへ變革されねばならなかつたのである。しかしして、生産諸製品の過剩に伴ふ購買力の増加乃至は製品資源の一方的利益に基づく絶對的獲得と云ふ二大名可缺にして且つ重要な新問題が期せずして要請せられねばならなかつた。そこに、近代國際關係の複雑且つ混惑の源泉をなしてゐる所謂植民地政策の發展が約束せられてゐたのである。かくして、アフリカは勿論南洋諸島アメリカに至るまで先進工業諸國のもつ筆の先によつて、自國領土意識の下に勝手に色づけられることになつたのである。これを觀方を變へて云ふならば、白人の世界支配の野望が着々と完成せられて行くと同じ時にその反面に於いて、有色人種の白人への奴隸的運命が約束されつゝ進展してをつたと云ふこと



が出来るのである。かくして産業革命によつて開かれた新秩序と新建設の第一歩は帝國主義的な基礎に立つ自國を基點とし且つ終點とする世界政策への道路網の完成にあらねばならなかつた。

この道路の伸びるところ白人の世界支配への野心の魔手の伸びるところであり、その道路の總延べ距離こそ彼等の支配圏の強大度と正比例とするところのものでなければならなかつた。かくて白人の世界支配と云ふ野望をになつた道路は地中海を越えアフリカを廻リスエズを横切りインドに至り南洋濠洲を睨らんで大陸の沿岸に新らたなる基點を設けつゝわが日東の沿岸に妖艶なる微笑をなげかけて來たのである。この恐るべき世界支配の野望に満たされた白人は、決して自己の専横暴虐性をそのまゝの姿に於いて有色人種に示すの愚を敢てしなかつた。彼等は主張の國であり説明の民族である。従つて、自己のなした憎むべき行爲すらそれは簡單に神と眞理の名によつて權威ある恩恵と化さしめることによつて、有色人種に感激と感謝の涙を要求することを忘れはしなかつたのである。即ち機械文明の偉力を利用した交通機關の所有者たる白人は、傍若無人の勢力をもつて全世界を自己の足下に置くと共に、全世界を支配する彼等は白人たることを誇りとする人種的優越觀に基づいた白人至上主義の獨善文化を全世界に強壓したのである。茲に、白一色に塗り潰された世界文化が多く、の有色人文化を抹殺して屹立することになる。全人類の生活記録が世界史であり全人類の文化的綜和が世界文化であると考へたがる常識を裏切つて、世界史と世界文化は全世界の覇權を掌握した白人支配の姿以外の何ものでもなかつたのである。

實に文明開化は全人類の最高指導原理となり碧眼金髮ならざるを恥する模倣に引きかゝつたのである。即ち文化とは白人化することであり、白人的ならざる現象はすべて野蠻と呼ばれ批謗せられるに至つた。恰もローマ人が自己と同様でない人間を野蠻人と卑稱し、支那人が自らを中華人と自稱し他を東夷西戎北狄南蠻と呼んだと同様な現象が展開されたのである。かくして、全世界は物質文明の燦然たる光に玄惑せられ自ら好んで白人の奴隸となつたのである。すべての文化現象が白人化されるとき道路のみがこの拘束外にをかれることは出来ない。この時代に於ける道路の建設とか改良はまさしくかゝる白人的常識が判定の基準を構成してゐたのである。事實世界の道路は白人のために建設せられ或は改良せられることになつた。白人は自己の利益のため有色人の寶を掠奪するために新しき道路を建設し或は道路の改良を行つたのである。しかもそれは、有色人の勞働奉仕によるものであつたことを忘れてはならない。

この白人の道路政策の具體化を見るためには、先づこの白人文化の特質を解明しなければならぬ。白人の運載する現代文明の源流である歐洲の近世文明は白人に非ずんば人に非ずと云ふ觀念が中心となつてゐるが故に、自己過信と他種排除の念が強くも包まれてゐるのである。白人に非らざる黒人は、恰も徳川時代の如く人間にして人間の待遇を受けざる非人にも等しい存在である。従つて、それは屢々半猿的人間とさへ呼ばれてゐる。さらに、此の文明の特色として個人の飽くことなき營利追求の現象型態を擧げなければならぬ。この個人の營利第一主義の價值概念は國家をも

道徳をも營利追求のための道具とするに至つた。彼等が全人類の幸福のためとか人道のためとか云つて神様の如く偽裝してゐるのは、その實彼等の營利追求のための行動を正當化したものに外ならない。即ち支配集團たる彼等は自らの利益のために正義の内容を變更し得たのである。われわれの今までの價值概念も多かれ少かれかゝるものでなかつたと誰れが云ひ得よう。

#### 四

正義と神の名によつて開始された歐洲大戰も結局は獨善的世界支配の夢をむさぼらうとして對立的な強大國に對して加へた恐怖の一輪以外の何ものでもなかつた。そこでそのためにイギリスは自國の世界支配維持のため幾多の國と民族とを正義の名によつて狩り出したのである。國際聯盟は、此の世界支配の安定のために設けられた安全弁であつた。そして、正義人道の看板は只一人英帝國の世界支配權獨占のためにのみ活動した。

しかしながら、世界は今や愈々新な秩序と新な建設のために醒めて來た。即ち、白人の云ふ神と正義の姿が改めて再認識せられねばならなくなつたのである。そして同時に世界支配の野心によつて建設され改良されて來た道路はそれと共に漸次にその野心的價值即ち世界支配と云ふ目的に對する價值性を失ふことになつた。イタリアのエチオピア併合、ドイツのオーストリア併合、ズデーテン地方の併合、しかして極東に於ける支那事變を契機とする新秩序と建設への躍進はこの意味を物

語つて充分である。かくして從來の古き帝國主義的見地に立脚した野心的道路は極東に於いて只僅かに蔣政權の膝下にその殘影を留めるに過ぎない状態である。今や大アジア民族は一方に於いて四千年以前の世界に誇る独自の文化に對する再認識しかして白人を凌ぐ人種學的優位に對する再認識の基礎の上に立つて大アジア民族の鐵の如き握手を基法とした新建設の大道路が今や着々としてその緒につきつつあるのである。この道路こそ眞にアジア民族の道路であり、神のしかして眞理の教へる道路であらねばならない。故にこの道路こそは、大アジアの隅々まで隔なく普遍的に行渡らせるべきものであつて、單なる一集團の産業道路や娛樂道路に墮すべきものでないのは勿論、しかしまた現在の世界的性格として承認せられてゐる都市集團中心主義の道路のみであつてもならないのである。

近世文明はその世界的性格上からその活動の根據地となつてゐる。この意味でそれは國家的な農村文化に對蹠的な都市文明と呼ばれた世界である限り反國家的な傾向を本有してゐる。イギリスの農村は、同じイギリスの都市中心文化のために慘憺たる敗北と凋落を経験しなければならなかつた即ち、都市文化人たるイギリス人は自分の同胞たる農村文化人としてのイギリス人を全滅させて何ら恥じるところがないのである。イギリスの田園から麥は收穫されないので都會人のゴルフ場と化してゐると云ふ實相は、近世文明の本領を充分明瞭に物語る以外の何ものでもない。都市人は自らの交通機關を利用して自らの政治權力の援護下に世界から食料品を安價に輸入することが出

來るからである。かくして全世界は都市の發達の爲めに献身的奉仕が強要される姿がこの文明の必然的姿であらねばならない。従つて道路もまた都市によつて都市の利益のために改良せられることになつた。軍用道路は行政道路に代つて産業道路ドライブが道路政策の主要な對象となつた。都市の道路はそれが彼等の生活の本據であること云ふ意味で善化され美化されるに努力がおしみなく拂はれたにも不拘農村の道路は徳川時代の遺産をそのままの姿に於いて繼承されて來たと云ふ状態である。よし農村の道路に改良が加へられたにしてもそれは農村の都市化のために役立つものであるか、或は都市の利益のため農村破壊機關として役立つものに外ならなかつたのである。従つてこの様な姿に於いて現はれた道路政策は農村を破壊し國家を危態に導くの愚劣さをさえ結果するに至るものと考へられるのである。

最も國家的性格を具有するものは農村集團であり農村文化である。しかしして一國の國家的勢力の消長に至大な關係をもつものは農村集團の健全性とその産業文化の獨自的姿の下に於ける發展性にあるのであるから従つて資本主義的經濟機構の中に於いて都市中心の道路政策が行はれねばならなかつた過去の姿は認めても新段階の基礎の上に立つ昨今の状態の下にあつては農村集團の獨自的發展向上のための道路政策こそあらゆる意味あらゆる立場から期待しなければならぬ主要な問題である。即ち農村の疲弊は民族國家の衰弱興亡を左右する重大なる要因である。従つて今日要求せらるべきものは農村強化のための道路であり健全農村の維持存續發展のための道路政

策であらねばならない。換言すれば全體としての國家が道路政策の立體となつて國家の利益發展のために即ち全國民の福利のために都市と農村とに對して理解ある道路政策が行はねければならないと云ふのである。これは現下疲弊農村救済策の一途であるのみならず眞に都會人と農村人が自らの國家に自覺して國家的にその紐帶を強化する具體的方途でもあるのである。

## 五

かくして、一方では國內に於ける都市集團中心の道路の建設改良に再批判の眼を向けて、國家國民の大局的見地に於ける福利發展の立場から新しく農村集團發展のための道路の建設改良に一般の努力を拂はねばならないと同時に既に極東の輝光を浴びて新秩序と新建設の知覺された舞臺に嚴然と立上つた大アジアの叫聲は先づ世界に於ける大アジア独自の建設的な道路の建設と改良にあらねばならない。これこそ獨リアジアの民族の使命であるばかりでなく世界民族に課された重大な使命でなければならぬであらう。