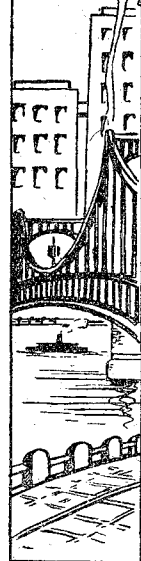


論 說



國內道路より國際道路へ

——特に時局に顧みて——

檜 崎 敏 雄

我國に於ても交通政策が近時比較的重視さるるに至つたことは文化國家として慶賀すべきであらうと思ふ。元氣の問題としては、勿論惡道路などに避易すべきではないが其爲に經濟生活社會生活政治生活の全部に涉つて、不要の精力を浪費することを思へば、道路などと云ふものは、當初から完全なものを社會に與へて置くことが文化の發展上不可缺の條件であると信ずる。惡道路の爲に無用の苦しみをしたりしては、全くつまらない話である。戰爭などにしても、惡道路が如何に苦難のものであるかは、支那に於ける我軍の行軍などを見ても、了解出來ると思はれる。

先づ道路を、都市道路と地方道路と國際道路とに分つて、考慮しよう。都市道路に就ては、いづれの國又いづれの都市としても、各特殊の問題もあらうし、又共通の問題もあらう。其問題を充分に處理する爲には、道路當局の努力に俟たねばならぬけれども、同時に内務省や大都市などには、道路交通委員會の様なものを組織して、民間各方面から有能の人々を集め、形式的ならざる内容的のものを作つたらよいと思ふ。勿論都市の道路交通問題討議は、單に道路の技術的改良のみならず、道路關係の交通一般に觸れなければならない。例へば最近の東京市を見るに、懸案の交通機關統制は、資本關係よりする統合は別として、都市交通政策の上からは一向進捗しない様であるが、夫れは茲では暫らく別問題とする。現在の東京市の交通問題としては、例へば電車交通などは重要であると思はれる。夫れは時局に際しての自動車交通問題と關聯して居る。周知の如くガソリンは昨年七月以來其消費を制限されて來たが、之は當然に自用車、タクシー、バスの運轉減少を示すことになる。従つて尠くとも夫れだけ市電の乗客は増加を示すものと見てよいと思ふ。東京市電の乗客は茲數年來非常の減少を示した。昭和元年の乗客四億四千一百萬人に對し、昭和十一年度は三億一千萬人である。そんな次第で、昭和七年度以來今日まで市電氣局財政は連年赤字続きであり、赤字の激増するに連れて市電従業員などの接客態度が漸次丁寧化して來たことなどは、笑止の至りであつた。

ところが時節到來と云ふのか、ガソリン節約に依る自動車交通の減少と云ふ空巢を狙つて、市電は大分息を吹き返して來た様である。昨年までは未だ赤字であつたが、今年度などは恐らく久しぶり

で些少ながら黒字に轉ずるかと思はれる。勿論左様な事情に依る更生なのであるから其好況が何時まで續くかは解らないが此機に乘じ市電が設備サアヴィス其他を改善すれば假令ガソリン節約が解除されても多少乗客を引きとめて置けるかも知れない。乗客の方が市電より乗心地がよいとは云へない。先づ市電の方が乗客としては危険率も尠ないわけであるし又乗合は車内が狭く窮屈であり夫れに動搖が激しいので立つて居ながら料金を支拂ふことなどは甚だ困難であり夫れから讀書などは省電市電と異なり絶対に出来ない。之は車内を軽い讀書時間に充てようと考へて居る者に取つては甚だ苦痛である。従業員の訓練なども他の交通機關に比較して格別届いて居るとは思はれぬ。知らない乗客に對しては必ずしも丁寧でないのに同じ車庫で毎日顔を合はして居る筈の奴が車の行き交ふ毎に擧手の禮など下らぬ眞似をして居る。斯様に格別の長所も無い乗合が之れまで市電から乗客を奪つたのは全く運轉系統の關係や速力の點場所によつては料金の關係それから又市電に比較して如何にも近代的らしく感じられる點があつたためである。

いづれにしても國策上ガソリンの節約は必要なわけでありお負けに電車ならば車體も電力も國産品で間に逢ふわけであるから如何しても我國大都市の路面交通機關としては電車の活躍に俟たねばならぬのである。従つて市電當局などは自動車からの乗客がガソリン節約の爲に自然流入すると云ふことに満足すべきでなく此際大に市電の立直しを行ふべきであると信ずる。先づ設備の改善を行つて新型車と入れ替へ従業員の接客態度を一層改善すると共に速力を増加せねばならぬ。

但し料金の區間制度の如き方法は採らぬがよい。成る程市民中には料金は少々高くとも設備のよいのを好む者も尠くないが、左様な人々は他種交通機關に依れば宜しいのであつて、市電は終始民衆の足たることを以て自任すべきである。

次に地方道路の問題は他日に譲つて國際道路の問題を論じよう。私は先づ此問題に就て友邦獨逸の場合を考へよう。從來道路計劃とか道路改良とか云へば、米國などの政策は甚だ參考となつたものであつたが、最近の獨逸は國內道路にしても所謂國際道路にしても、我等として充分之に就き研究の價值あるものと考へる。ヒツトラアが道路政策に就ても非常の熱意を持つて居ることは驚くべきであつて、此邊が我國邊の舊式政治家と異なる點と思はれる。彼は現に進行しつつある大獨逸プロツクの建設に就て、道路完成が不可缺の一條件たることを、充分に意識して居る様である。千九百三十七年六月二十五日ザクゼンに於ける百籽自動車路開通に際して述べて曰く、新しい獨逸帝國自動車道路網は規模に於て此種のものとして世の中に存在する最も力強いものたるに止まらず、同時に最模範的なものである。夫れは獨逸の地方乃至田舎を共に結び付け一つの統一體に仕上げ、る上に、他の何物よりも以上に貢獻するであらう。又曰く、之等街路は決して消え去ることは無い。斯様な時に生き、斯様な仕事に協力出來ると云ふことは、崇高な又驚嘆すべきことである。此仕事は鐵道の場合にそうであつた様に、個々の獨逸人に利益と成るであらう。左様な次第で獨逸國內の自動車道路は最近誠に驚くべき立派さを以て急速に築造されつつある。そして其多くは中間を芝生

又は植樹地帯として、左右兩條づつの區劃即ち複々線の路面を成して居る。沿道處々にガソリン補給所、道路管理所、バス停留所があり、無論沿道の景色は路線に充分取り入れてある。そして之等自動車路と地方道路との交叉は概ね立體交叉であつて、平面交叉は乏しい様である。之は自動車路上の速力を保持する上に於て、又交通危険を減少する上に於て効果がある。兩路線の連絡は交叉點に於ける迂回勾配道路の築造に依り支障なく行はれて居る。其念入りのものは、立體交叉區點に於て恰かも四つ葉のクロウバの葉の如くに勾配道路が築造されて居る(G. Bounphrey, British Roads, 1939, pp. 176-177)。之等の道路に於て毎日如何程の車が通行して居るか。千九百三十七年七月の一日平均は次の通りである。

路 線 名	距離	乗用車	自動自轉車	乗 合	トラック	サイドカー	索引車	合 計
1. ベルリン—リストツテイン	五〇軒	三三八一	一七一二	五二	一九四	一〇二	九	五四五〇
2. ハンブルグ—リユウベック	二五	四五四一	一七七三	四五	三六九	一七五	二七	六九三〇
3. ベルリン—ハンノウバア	二五	一一七六	二九九	一九	六七五	七八七	五四	三〇一〇
4. ケーリン—デユツセルド ルフルール地方	一五	四二五二	九〇二	一六二	一二七八	六四九	三八	七二八一

(Vier Jahre Arbeit an der strasser Adolf Hitlers, S. 21)

斯様な次第で獨逸の道路は着々改良進歩を示して居る。前掲英人ブウムフレイ氏なども次の様に述べて居る。「一般的に藝術や教養の奨励に就ては、ナチ獨逸に充分の價値を與へる理由は乏しい様に思はれる。然し帝國自動車道路のデザインや築造に就ては獨逸は最高の讚辭を呈せられて然

るべきである。誰でも夫れを見た人は認むる如く、之等の大きな道路は壯大であり、感激的である。疑ひもなく其道路は立派である。夫れに過去の美を保持するだけでは到底到達出来ぬ程に、現代の生々とした美しさを持つて居る。(Bounphrey, *ibid.* 10. 171)

然し以上の獨逸の道路計劃を以て單に國內に止まるものと考へるならば、夫れは極めて近視眼的な見方である。夫れは取りも直さず大獨逸プロツク設計圖の一面を形成して居るものなのである。周知の如く最近の獨逸は異常の國際的發展を遂げつつある。試みに千九百三十三年春に於けるナツイスの政權獲得前の獨逸と今日の獨逸とを各種の點から比較して見よう。

ヒットラア政治の躍進

今	一九三三年以前	面積	人口	就職者	工業生産額	農産物生産額	國民所得
日	四六八六百平方杆	六七五〇萬人	一二五八〇萬人	三七八億馬克	八七億馬克	四五二億馬克	七六〇
今	六八二六	八九二〇	一九五二〇	九〇〇	一三〇	七六〇	

諸合併又は協定に依り獲たる資源、資産、事業又は利益

1. ザーブル 石炭
2. 塊太利 木材、マグネサイト、皮革、金、製鐵、製鹽
3. スデーデン獨逸 石炭、製紙、製陶、纖維、硝子諸工業
4. チエツコ・スロウヴァキア 武器、林産、畜産、石炭、製鐵諸工業

5. メーメル 貿易發展

6. 羅馬 石油 農産物 葡萄 銅 鐵 マグネシウム、ボーキサイト、クロム 木材 武器及機械賣込

兎に角獨伊を樞軸とする所謂全體主義國家群の政治經濟プロツクは非常な勢で進展して居る。ヒットラアにせよ、ムツソリニにせよ、素晴らしい男前と云ふべきである。獨逸は北から伊太利は南から中歐南歐乃至バルカン諸國を席捲せんとして居る。英佛は此間に頻りに焦慮し、又世界の萬年目付役こと米國は民主主義の擁護と云つた様な譯で、侵略反對の宣言などを連發して居る。

然し茲での問題は左様な情勢を前にしてヒットラアが如何に國際交通路や國際道路を考へて居るかと云ふことである。先づライン河、マイン河、ダニウプ河の運河連繫に依つて、獨逸とダニウプ沿岸諸國との輸送は、一層活潑化するものと見て間違いない。夫れは鐵道の工業品輸送に對して木材や農産物や鑛産物などの輸送に大に利用されるであらう。然しヒットラアは前述の帝國自動車路を延長してチエツコを通つて波蘭、洪牙利、羅馬尼への數條の自動車路を計劃して居り、千九百四十五年頃までに完成する豫定だと云はれて居る。國際鐵道の輸送だけでは、將來前述の様な資源を開發しプロツク政治經濟の理想を遂行するに就ては、勿論不充分である。昔は大羅馬帝國が支配下の諸地方へ所謂羅馬道路を築造して、其名は今に残つて居るがヒットラアやムツソリニは之を現代的に復活しようと云ふのである。

斯様に世界の進展に連れて道路は國內から國際的へ大延長を示さうとして居る。我國とても勿

論のことであつて、此點に就ては無論獨伊以上の計劃を有せねばならぬ。先づ東京からの大道路を關門海峡まで整備すべきは當然であるが、一應道路は其處で終るものとする。然し將來は朝鮮海峡の海底下に鐵道と並んで自動車路を建設する位の意氣込はあつてもよい筈である。夫れはもう少し先の問題とすれば、自分の計劃としては朝鮮を起點として長安の大道路を北中南支に及ぼし、進んで佛領印度支那、シヤム、印度等と連絡せねばならないと考へる。我國の大陸政策實行上、政治的は別問題とし、經濟的には内地は稍遠隔過ぎるのであつて、如何しても朝鮮乃至滿洲を兵站基地として此處で政策遂行の爲の物資が萬端整ふ様にせねばならぬと思ふ。斯様な點から考慮して京城又は奉天邊を中心とする國際大道路網を計劃すべきであると信ずる次第である。