



# 二千六百年を記念して

田川大吉郎

紀元二千六百年、洵に目出度い記念の年柄である。私もこれを機會として、數節の感懷を本誌に述べた。

先づ、特に、一言いたしたいことは、日本を獨逸と對比することの不當背理ではないかといふことである。

近年、やゝもすれば、此の種の對比説を爲すものが現れて來た。或は次第に殖へて來た。だん／＼殖へんとする傾向がないでもない。

私はそれに對する不滿の意見を述べたいのであるが、たゞ二點を擧ぐれば、それだけで充分であらうと信するのである。

第一は、日本は天子様の在ます國であつて、獨逸は天子様の在まさぬ國、それ故にそれを對比するとは甚深の不注意だと申すことである。

勿論、それは近年の事、二十二年前までは、獨逸にも、權勢赫々、列國に比類の稀なる君主がゐられたのである。その邊の經緯をも加へて考へねばならないことは勿論であるが、それに拘はらず、嚴に天子様の在ます國と天子様の在まさぬ國と無差別に對比することは、その間には、非常の徑庭があり、懸隔があるのであるから、最先に深く注意して置かねばならぬ。さうでないとならぬ冒瀆に陥むる虞れがある。

殊に、ヒトラーが起つて以來既に數年になるが、彼等の先輩の間には、未だ曾て一回も、先帝を迎へ、先帝の系統をいたゞいて、前帝室の祀りを存し、恩徳を謝し、延いて帝政の復興隆昌を圖らんとする忠厚の議の起つたことはない。その世情に注意せねばならないのである。

第二は、獨逸は敗れた國であるが、日本は敗れない國である。明治以來のことを申せば、殊に顯著日本は明治以來七十年間に、振古未曾有の盛運を享受して、日清戦争に勝ち、日露戦争に勝ち、歐洲の戦争にも参加して、關係方面に偉大の功績を樹て、臺灣を略し、朝鮮を併せ、南洋の諸島にも、委任統治とは云へ、旭日旗の光輝をかゞやかすに至つた。滿洲國にも、その獨立國家たる半面に、日本の勢力威嚴を

相當發揮した勝ちつゞけの國である。

これを獨逸の如き敗れた國、失つた國、屈辱の和局を強制せられて、泣く／＼それを忍受した國と同一に對比するといふことは、明かに不當であり、不倫であり、興國の何たり、亡國の何たるかをも辨へざる無識の沙汰である。

近年の如く、解剖の細かな意見の發表せらるゝ時代に於て、如何なれば此かゝる明白なる相違の情勢を無視し、兩者を平等に對比して、その接近を謳歌し、若くは彼の一嘸一笑に喜憂する如き論議が行はるゝに至つたのであるか、私の、つく／＼解し得ないところである。

くれ／＼も、我は失はなかつた國、増した國、擴がつた國、榮へた國、決して彼の如く失つた國、亡びた國ではなかつたことを忘れず、絶えず、感謝と、感激の間に、勇んで邁往することに致したいものである。

## 二

斯く唱へつゝ、こゝに、斯の今年の記念事業に入る。

私は、廣軌鐵道の建設を斯の年の記念事業と定められんことを希望する。

その、東京より下關に至る計畫が、昨年より着手しかゝられた噂は既に承つて居る。それ故にそれは、昨年の事業であつたが、幸か不幸か、それは、未だ公然發表されてゐない。私は、速にその調査を完成せられ、それを二千六百年を記念する斯の年の事業として、確定し發表されんことを希望するので

ある。

尤も、私の希望するところは、噂の如き東京から下關に至るそれだけの線に止まらない。更に延長して北は青森に至り、西は長崎に至らねんことを希望し、廣軌鐵道を以て、日本の交通幹線と爲すのである。それを日本の脊梁骨と爲すのである。それを以て、事變後に激増し來る輸送界の必要に應ぜんとするのである。それは、飛躍的に激増し來るに相違ない。廣軌鐵道に由るにあらざれば到底その要求に應じ得ない。大増加だらうと私は見るのである。

これを長崎まで延長するの理由は、支那に對する日本の發展を基ゐとし、長崎がそれに直面した呑吐の最短距離の地點であるからである。支那よりの旅客として、長崎に上陸すると其のまゝ、晏如として一日の中に東京に到着し得せしむる道を講ずることは、大功の用意と思ふからである。且、支那の客は、皆廣軌鐵道に慣れて居る。彼等をして、長崎に上陸後、在來の狹軌鐵道に乘らしむることは、決して日本を尊信せしむる所以の道でないと思ふからである。

青森まで廣軌を擴張する所以は、(一)東北沿線に於ける近年の貨物の増大と、(二)新潟、敦賀方面の北滿に對する伸展の結果から來る自然の必要と、(三)及び北海道の開發——この方面には、海外航路の變更から來る影響が起り相なことをも豫想に加へて置くべきであらう——から來る運輸事業の増進を想ふからである。

概略を申してもその通り、私はそれらの必要から、以上の如く、東京下關間を中心として、北にも、西に

も、それを延長し、以て日本の幹線鐵道を、全部廣軌鐵道に改造せんことを希ふ、全部の改造である。必ずしも一線の増設でない。然しながら差當つての必要はそれで足る。且、經費の調達が今日では、それだけは着くが、それだけしか出来ないとなればやむを得ない。先づ、その一線の増設にも我慢するが、それは應急の處理である。將來は必ず全部を廣軌に改造するの大方針を立て、着々として、それを擴充することにならねばならぬ。

それを斯の年の記念として、決定せられんことを希望するのである。往く／＼は、北海道其他にも擴大せらるべきであらう。

斯の年を記念として、(一)斯の年限りの一時的の催し (二)斯の年に成就する小規模の計畫 (三)斯の年内の成就を期せず、頭だけを斯の年に出して置いて將來に繼續し、漸次増弘せんことを期せらるる事業のいろ／＼の説は、しば／＼聞いて居る。私は其のいづれをも善しと思ふ。いづれの一を否定もしない。それらは皆爲さるべく、爲されねばならぬ。

然しながら、それらを皆爲しても、若し斯の廣軌鐵道の建設を逸するならば、それは龍を畫いて晴を點せず、最も肝腎な點を逸したものであると思ふ。

實に二千六百年である。加へて、日支事變の完了の年である。——私は日支事變を今年内に完了するもの、完了せしめねばならないものと信じて居る——日滿支三國の交通を連結することが、斯の時の日本の最必要の事業であることは、誰一人として疑ふものはあるまい。それが成し難いことであ

つても私どもは困難に打ち克つて成し遂げねばならぬ。そしてそれは決して成し難いことではないのである。私はそれを必成すべく焦るのである。

### 三

然り、それは日滿支の連絡に伴ふ計畫である。それ故内の事業でありながら、直接に外に關係を持つ種類の事業であり、計畫である。

更に内の事業として、私は、道路の擴張を希望する。その大擴張を希望する。

私は、事變後しばらく、支那に往つたけれど、多くは北京とか上海とかの都會地に止まり、奥深くの地方に入ることを得なかつた。然も、地方の状況を聞くたびにその道路が從來の如く不整、未建設の間にも、軍用目的の道路が方々に建設されてあることを聞いた。それは、道路に殆んど不用意の支那と見縊りつゝ、見縊られつゝあるに比して、かなりの程度に發達したものの如く思はれたのである。

歐洲のことは今回は未だ聞かないが、前回參つた時、佛國の道路の發達した實際を見、その多年の計畫に就て聞かされ、従つて佛國があの際、獨逸の大襲撃に耐え得たわけは、これを要するに道路の完整してゐたためであつたといふ説明を、成程、さうかと深く感心して承つたのである。そして、最近數年來、獨逸の道路が非常に廣幅に、堅固に、改造せられたことを聞いて、然り、然り、又その容易ならぬ決心計畫を見ると、思ふたのであつた。私は必ずしも、彼等の造兵の増加に驚かぬ。實にその造道路の成功

に驚いてゐたのである。それは、勿論軍事上の目的もあつた。けれども決して軍事上の目的だけではない。それ以外の廣い目的と効果があつた。

いろ／＼そんなことを考へて、そして東亞の新秩序は將に成らんとする今日の形勢に就て思ふと、何うしても根本の計畫は道路である。道路の擴張である。その整備である。軍事の用として、併せて平時の用として、大規模の擴張計畫を斯の時に立てねばならないと思ふ。

それは大規模の擴張計畫である。現に當局の立てゝ居られる、立てゝあられる計畫は、私どもの聞く限りに於て小規模の様である。それもいゝのは定まつて居るが、もつと大規模の計畫を欲しい。新勢に應ずる新規やり直し、局面一新の大計畫を欲しいと思ふ。

私は道路そのものには全く無知の者であるけれど、一、鐵道の外に、二、貨物車道路が要るのであらう。ノモンハンの戦ひには八十噸位の戦車が現れたといふ。それ位の重量車を疾走し得させる道路が必要とさるゝのであらう。貨物車専用の道路の必要ではないかと思ひつゝある。三、電車と共にバスの必要、それを併馳せしむることが可能か、有利か、今後はバスの利用が増大する。増大せしめねばならない。電車の在る所のそれは何うするか、電車のない所のそれは何うするか、バスの驛送道路に就て更に考慮さるゝ必要があらうと信ずる。四、そして一般の道路である。それも擴大の必要がある。私は、道路の擴張が、今後の大問題であらうことを想はざるを得ない。

想ふにそれは日本の問題のみでなく、併せて滿支の問題でもある。私はさきに技術家の支那進出

を説いた。實に、それには多大の需要がある。日本は主として其の方面から支那に貢献し、支那を指導せねばならない。が、道路の問題は殊にその第一線の主要素である。

日本の道路は現に、支那人の羨む所となつて居るけれど、日本は、更に、其の改良を圖つて至善を期せねばならぬ。日本は、それに對し更に立派な手本を滿支に示さねばならぬ。滿支に建設せらるべき將來の道路の模範を先づ日本に造らねばならぬ。

私は、その様な意味を含めて、日本の道路の大改良、大擴張を唱へる。そして其の費用のことは、こゝに、何も述べないけれど、今日の場合、それは、多く論ずるに及ばないことと思ふ。日本の東亞に對する目下の決心計畫は、それを詮議するまでもないと思ふからである。私は、それを本論に取り扱はない。

#### 四

尙、私は、東亞の新秩序、日滿支の協同提携にかけて、本論を述べたけれど、前年定められた都市計畫の影響として、結果としても、本論の如き道路の擴張が焦眉の急務だと信じて居るのである。

都市計畫は、舊都市の整美を目的としたのみならず、併せてその擴大を希圖したものであつたこと言ふまでもなく。

それ故、その結果として大東京が起り、大大阪が起り、大名古屋が起り、その他全國の都市が悉く大規模のものとなつて、舊來の都市觀を一變した。



一變したそれは、(一)都會と農村とを連結した。(二)連結といふよりも包容である。舊都會の中に周圍の農村を包容した。(三)それ故に舊都市は楯比した市街であつたけれど、新都市は農園あり、山林ある別種の行政地帯となつて人口を一時に激増した。(四)それは農村民の都市集中の形勢を激進した。現にその集中の形勢は顯著なものである。(五)一體日本人は他の文明諸國民よりも都市集中の傾向が強ゐる。それは各國の大學が多く地方に在るに比して日本の大學が擧つて都市に在るに徴しても分る。斯かる都會集中の傾向を、都市計畫は更に激化したのである。(六)それ故に、そこに、道路改造の必要が起つて居る。

私は今日の趨勢から言ふと、若し今日の道路を此のままにして擴大し整理しないで過すなら、數年の後、日本は他の何國よりも極度の交通難に陥り、その混雜から不能から、つちも、さつちも往かない難局麻痺状態に陥るものであらうと想像して居る。

それ故に、それを整備したいのである。擴大したいのである。それ故にそれを紀元二千六百年、今年の記念事業として開始し、測定し、せめては其の綱領を發表せられんことを希望するのである。