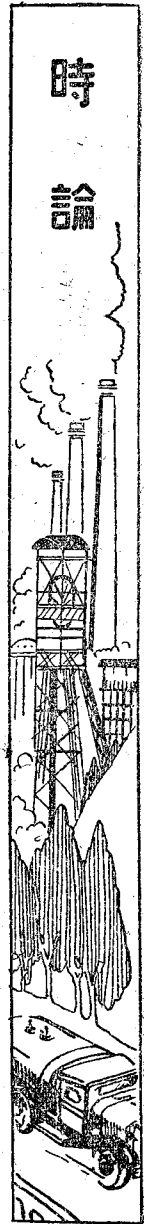


# 時論



## 積極的道路國策の重要性

井上弘道

道路が集團存在にとつて極めて重大なる關係をもつてゐることからして、國家と云ふ偉大な強力なる人間生活の集團が道路に對して重大なる關心をもつことは餘りにも當然と云はなければならぬ。道路は形而下的の意味に於ける國民生活の根幹であり、且つ又國民生活態の具體的姿態であると言はるべきものであつて、國家はこの爲めに道路に就いての諸法律を公布し、これを保護し發展せしめなければならぬ。即ち國運、國勢の進展と道路法制の發達とは常に平行しつゝ、向揚され發展して行かねばならないものである。一國國運の消長は近代文明國家群の間に在つては、先づ以つて國家的統一が國家の最高理念の本に統合されねばならないと共に、産業及經濟組織に於て國民的

乃至は國家的理念の下に統制せられその進むべき國家の指向の方向に向つて凡ての要素が完全なる組織下に動員せられねばならない。特に國家國防の立場に於ては尙更國家的總力が統制と秩序の中に完全なる統一體制が要求せられねばならない。斯くの如き近代文明國家群の必然的な姿は當然之等の政治的經濟的、文化的乃至は國防的諸要素を國家理念の方向に完全なる組織と統一を確保し、之を總動員する爲めに最も基本的な立場を持つ所謂計畫的道路建設に全勢力を傾注しなければならぬと言ふ事は餘りにも當然なことである。

一九三三年ヒトラーが政權を掌握して間もなく彼は先づ第一に大規模な道路建設とその大計畫を立案し、同時に又國營自動車専用道路の建設を發表した。之は有名な事實である。即ちナチス政權と道路政策とは一體不可分離の關係にある事を物語るものであつて、ヒトラーの斯くの如き道路政策の遂行に依つて近代文明國家群に於ては、一國國運の消長は道路政策の如何にかゝつてゐると言ふ事と道路政策の無き國勢の發展と言ふ事は無意味であると言ふ事を如實に經驗する事が出来た。第一次歐洲大戰に於て完全に打ちひしがれた獨逸は祖國興隆と言ふ意識下にあらゆる政治も經濟も文化も科學も悉く集中されねばならなかつた。斯くの如く國家が持つ總力を國家理念の一點に集中する爲めには先づ以つて其の基礎を爲す所謂計畫的な道路政策の完全なる遂行に之れを求めた。

こゝにナチス政權と道路建設と言ふ新しい姿が生まれる事になつたのである。言ひ換えると、

ヒトラー自身の志す世界的大獨逸實現の理想に起上つた所謂ナチス政策は同時に最も完全にして  
選想的なる道路政策の遂行にその出發點を求めたのであつた。

抑々今日の國際的地位に於ける國家生活は、決して全世界的生活と切り離して考へる事が出来な  
いと同時に、國內的生活に於ても、假令ば都會と農村、或は工業地帯と商業地帯農村地帯と工業地帯と  
言ふ如く夫々の經濟的生活の部面に於て夫々個有、獨自の生活形態を持つものではあるが然し乍ら  
以上の様な經濟生活形態の獨自性は決して夫々單獨に行はれるものではない。例へば生産地と消  
費地乃至は工業地と農業地などはそれが特に截然と特色づけられて居れば居る程、之等の間の物資  
の交流が國民經濟生活上の重大な問題なのであつて、工業地又は都會地に在つては、農村地帯から食  
料や原料を移送せしめ、更にその代價として工業地帯や都會地は農村集團に必要缺くべからざる生  
活必需品又は農業生産に必要な機械器具及文化的材料を提供する事に依つて、互に同一經濟生活  
の基礎の上に生活する事が出来るのである。事實、各經濟的生活形態に夫々特色ある地方的存在と  
言ふ事が存在したとしても、近代文明國家の經濟生活機構は常に一元でなければならぬ情態下に  
存在してゐるものである。

従つて、各地方的集團に於て經濟生活の特色が甚だしければ甚しい程又斯くの如き經濟生活形態  
が益々複雑になればなる程、之等の經濟生活を統合融和し、その圓滑なる發展が考へられねばならぬ  
のである。若しも工業地に於て農村地に於ける原料や食料の配給交流が停頓すれば直ちに工業

地帯集團の經濟生活が支障を來し、工業生産は確保されず、國民生活が動遙し、銃後國民經濟が枯渴し、世界經濟の上に互し難くなり、或は又その爲めに國家國民生活を危殆に頻せしむるが如き事態を引起さぬとも限らないのである。

故に現代文明國家群の間に於ては、先づ國內的經濟生活に於て、その有する經濟總力を總動員し之を全體的國民經濟生活の上に統合融和せしめると共に更に國家的理念の下にこの經濟總力を集結交流せしめ、以つて國家的立場に起てる一大經濟力を確保する事が最大の眼目であり、最大の政策でなければならぬ。

ヒトラーがナチス政權の獲得と共に、國營道路の完遂を期したと言ふ事は、この意味に於て頗る重要な問題であり、且又新時代に呼吸しなければならぬ世界の國家群に與へた大きな教訓であらねばならない。元來獨逸に於ては東部地方は云ふまでもなく人口少くして主として農業生産に基礎を置き、之を中南部の工業地帯に送つて工業生産地帯に食料や原料に對する安全性を確保せしめると共に一方では、盛んに中南部地方の工業地帯から工業生産品の供給を得ると同時に、その工業力を利用し盛んに農業生産の擴充發展に努力し所謂興隆獨逸の爲めに一元的な強力な經濟力を確保しつつあるのである。獨逸が近々三十年經たずして今日の獨逸國を實現し得たと云ふ事は、實に獨逸ゲルマン精神の旺盛な由いからばかりでは無しに、爲政者の執つた優れた政策、即ち道路政策の優れて居たと言ふ點に多大の功績を求めなければならぬものである。

斯くして近代文明國家に於ては極度に發展した現在の政治的、經濟的、文化的、國防的見地に立つて、之れ等を國家的理念の下に一體化された強力なる總力として運行せしめると言ふ事が國運消長の根幹的問題であり、且又政策の眼目でなければならなくなる。従つて斯くの如き政策が最も大切な國家政策の急務であるとするならば、これを實現し、之を推進せしむべき、國家的統制下に服した計畫的道路建設に先づ以つて最初の一石を置かねばならないと言ふ事が先決問題と言ふ事になる。従つて此の爲めには從來の道路法制の改正や、道路計畫の基準や、道路管理の仕方などに於て最も深き遠き見地から再批判せられ、再出發せらる可き點が幾多も存在する事になるであらうと思はれる。

## 二

道路はその國の國家的生活の水準を決定すると言ふ理論が成り立つと共に、その國家的生活は道路を規定すると言ふ理論も亦成り立つであらう。既に紀元前一九〇〇年代アツシリヤ帝國に近代的計畫道路が存在し、又パピロン市に於て放射線道路が史上に残されてゐたとすれば、アツシヤリヤパピロンが持つ當時社會の政治的乃至は經濟的生活の情態が、その殘存せる道路の姿に依つて規定せらる可き性質を持つものと言ふ事が出来るであらう。

尙又大ローマ帝國の道路が、或はイギリスに或は又フランスに迄延長されて居り、ローマ人をして「すべての道はローマに通ず」と豪語せしめた所謂大道路建設を持つてゐたとすれば、大ローマ帝國の

勢力がヨーロッパ乃至はアフリカ、オリエント諸國に迄及んでゐたと言ふ事を意味するものであると共に、かゝる情態に在つたればこそ、大ローマ帝國に於ては、之等の諸地方諸國に對する政治的意味に於て、或は經濟的意味に於て、乃至は軍事的意味に於て、必然的に大ローマを中心とする大計畫道路の建設に努力しなければならなかつたのである。従つて經濟的にも、政治的にも、將又軍事的にも大ローマ帝國支配下に屬する總ての地方は、ローマを中心とする心臟に依て新鮮なる血液が送られると共に、反對に於ては大ローマ帝國は、自國の支配下に屬した各地方を大動脈たる建設道路に依つて之れを連結し、その統一と交流の下に大ローマ帝國の繁榮と發展と、然して興隆とを求め得たのであると解する事が出來様。即ち、大ローマ帝國建設を最も具體的に可能ならしめた一つの重大なる原因は、吾々は、大ローマ帝國が持つた大道路建設にあつたと云ふ事を認めぬ譯にはゆかないのである。

扱て、我が國に於ても所謂計畫道路と考へられるものは、夫々それは當時代社會の特性に基礎づけられた限られた姿に於てではあつたが、相當古くから行はれて來た様であつて、假令ば、綏靖天皇三十三年には山陽道が、次で、孝元天皇の五十七年には東海、南海の兩道が夫々開かれた事が記録にあり、更に又崇神天皇の御代には四道將軍を遣はし、渡守氏、道守氏の役を設けられた事實や、孝徳天皇の大化改新の時代に於ては諸國に驛馬驛傳の制度が設けられ、大寶令中に於ては道路橋梁の修繕令が制定せられてゐると言ふ様な點を考へると、所謂計畫道路なるものは相當古い時代から行はれてゐた事が確められるであらう。其後鎌倉時代を経て織田豊臣時代に入るに及んで、所謂封建社會と云ふ前

提に基いて、夫々政治的、經濟的乃至は軍事的立場から計畫的道路建設が著しく進歩した事は云ふ迄もない。特に徳川時代へ轉入するに及んで計畫的道路政策が最も發達するに至つたのであるが、之は徳川幕府の天下統一の政治的勢力の擴大充實に相伴つて現はれた自然的傾向であつて徳川幕府は全國に通ずる道路政策を遂行し之れを確保する事に依つて、先づ以て諸侯に對する政治的支配權の確立を爲すと共に或は參觀交代の姿を通じて諸侯の持つ經濟的實力を拘束し併せて軍事的目的遂行の爲めに頗る重要な價值を道路政策の上に求めたのであつた。

然し乍ら既に述べた様に道路は其の社會の社會的特性に依つて規定せらるべきものであるが故に、凡そこの時代までの道路乃至は道路政策は、著しく發達したと言はれる封建時代に於てさへ、その封建性の中に於て求められ規定せられた道路であり、道路政策でしかなかつたのであつて、廣く大きく國家的見地に基礎付けを持つた處の所謂國家理念の立場から、あらゆる政治的、經濟的、軍事的乃至は文化的意味を持つた道路であり、道路政策と言ふ事が出来ないもので、封建的政治勢力の展開と封建的社會乃至は經濟的理由に限定せられた所謂封建的イデオロギイに立脚したものでしかあり得なかつたのである。ましてや經濟的生產的立場から之を觀るならば、未だ工業資本主義化しない、重農的生產狀態に基く道路であり、政策でしか有り得なかつたと言ふ事も亦當然であらう。此の點に關しては徳川時代に於ても全く同様であつて、封建社會の中、最も道路政策に努力し且又その成果甚だ大なるものがあつた時代ではあつたと云ひ、矢張りそれは封建社會の終末的完成期の問題と

しての範疇を出る事が出来なかつたと言ふ事も更めて云ふ必要を認めない事である。

然るに明治と共に従來の封建政治が終末を告げ、日本本來の天皇親政の御代になつて、政治的體制は茲に整ひ、名實共に天皇政治の御代となり給ふたにも拘らず、外來文化に接觸し、歐米文化吸收に暇がなかつた當時の日本は全機能を集出して國家的理念の本に凡ての總力を統合し發展せしむる機會が到來しなかつた。従つて道路なり道路政策なりは依然として舊態を持續し、國家的理念に出發した積極的な道路政策が仲々實行せられる機運に恵まれなかつたのである。其後鐵道が布設せられ、著しく近代色彩の下に道路政策が遂行せられつゝ、今日に至つた事は事實であるとしても、それは、必要に應じてと言ふ、消極的な姿に於て行はれたものでしかなかつたと言ふ事が考へられるのである。勿論こうした事情には幾多の理由があげられるであらう。

假令ば第一次の歐洲大戰までは少くとも各國とも國家的な強力な立場に於て存在してゐたとは云ひ、その國家生活の基礎を爲す經濟生活の體制は依然として重農主義に立脚してゐたと言ふ事や、之れに代る近代的な自由主義的な或は資本主義的な新勢力の擡頭が甚しくなかつたし、戰爭形態に於ても依然として武力戰唯一主義の時代であつた様な關係が道路政策の上に反映したものと云ふ様な考へも成り立つであらうと思はれる。

兎に角以上の様に我が日本に於ても、近代的な國際社會に重要な地位を占めつゝあると同時に、近代的國家的生活の中に有り乍ら末だに高遠なる國家理念の下に國家的總力を一元的に統制し様



とする計畫的道路建設は甚だ不活潑な状態にあると言ふ事は事實であらう。

### 三

十九世に於ける産業革命此のかた自由主義的思想を根幹とし個人主義的な姿に於て行はれて來た所謂資本主義經濟の發達は實にめざましいものであつた。斯様な新たな經濟生活は同時に新たな機構を生み然してそれに適應すべき新たな道路を生む事になつたと言ふ事も極めて自然な發展の姿であらう。然し乍ら斯様な個人を自由の姿に於て企業乃至は生活の單位とする經濟組織の下に於ては、經濟生活それ自體が寧ろ國家的指向の方向なり、乃至は又國家的生活の理想に第一義的に積極的にその總力を傾注し統合し集中仕様とするよりは、先づ以つて個人主義的な姿に於て、經濟生活を樹立し様とする傾向を持つものであつた事は云ふ迄もない。然るにも拘らず國家は國運發展の爲めに、國力充實の爲めに、國民經濟生活の確保の爲めに、而して國防國策の遂行の上にあらゆる國家能力と國家理念の本に統制し一體化し様とする必然的な方向に轉移しなければならぬと云ふ情態に漸次發展しつゝあつた事も亦事實であらう。

道路政策の如何が直接間接に國運の消長に根本的關係を持つてゐる今日、尙從來の個人主義的な經濟生活を内容とする所謂資本主義經濟の生んだ道路は、矢張りその社會の規定性に基いて、尠くとも個別的な意味に於て存在すると云ふ様な傾向性を具有するものであつたと思はれる。従つて斯

様な道路は、國家理想の立場からは決して好ましいものでは有り得ないのであつて、寧ろ新たな國家的  
 理念の立場から急速に改正せらるべきものである事は云ふ迄も無い。

あらゆる國家的、國民的なものの總てが政治にしる、經濟にしる、軍事文化にしる、悉く國家理念の本  
 に集中統和されて總力的國勢の確保發展の爲めに、或は又國際社會に於ける日本國家としての發展  
 の爲めに全體總力が一に歸さねばならない時、恰も國民生活舞臺に於て國家的理念の下に新たな生  
 活の仕方乃至は形態が樹立され、思想が統一され、教育が又官公私立、中央、地方や上下各級の區別なく  
 渾然と國家理想の本に充實擴充され、發展せられねばならぬ様に、道路に於ても亦、國家的最高の理  
 念の本に出發し、計畫され、建設され、管理される、所謂道路國策の樹立とその遂行が最も重大なる刻下  
 の急務の一つである事は事實である。即ち尠くとも個別的であり、局部的であり、消極的である姿の  
 下に存在したであらう道路建設が若し存在して居たとするならば、今や全日本を通じて具體的に、而  
 も積極的な方策の本に道路建設が進められねばならないと言ふ事は誰れしも考へねばならない問  
 題であらうと思はれる。その點、ヒトラ―總統が逸早く、政權獲得するやいなや直ちに道路建設に乗  
 出したと言ふ事は極めて意味深いものでなければなるまい。

我が國に於ても最近各方面に於てかゝる問題が取りあげられ、色々實行に移されつゝある事情を  
 聞いて洵に慶賀に堪えない事であると思ふ。然し乍ら、それは——現はれた姿のみに就いて言ひ得  
 る事であるが——尙局部的であり、消極的な態度ではあるまいかと考へられる。

例へ、必要性に基いて道路建設の擴大充實が考へられ東海道線が廣軌に改められたとしても、それ  
丈けが新時代に即應した計畫的、理想的道路政策と稱する事は出来ない。今日の日本は過去の日本  
とは餘りにも其の使命に於て、存在に於て異なつてゐるのである。既に亞細亞建設に乗り出して、有  
色民族を代表し、アジア民族の民族的生活に新たな吸呼を與へ、理想を附與し、白人文化に對し、独自の  
文化と、而して平和境の建設に積極的に邁進しなければならぬ秋を迎へてゐるのである。蔣政權  
の徹底的破壊、大亞細亞の建設、歐洲戰亂を契機とする世界の新情勢に對する覺悟と準備を目前に控  
へ、あらゆる方向に對して、國家的總力を傾注しなければならない。今日、國家はその總機能を動員して、  
之を國家理念の本に統制し、充實する事は最も重要缺くべからざる急務である。かゝる場合之等の  
具體的方策として、最初に考へられ實行せられねばならない事柄は、繰返して云ふ迄もなく、國家的理  
念に立脚した國家的大道路計畫と其の實行である。

今や日本は列島中に孤立して居る事は絶対に許されない。日本を中心とする大亞細亞文化が、經  
濟が、然して、軍事的使命が、今後に於ける、日本的なる生活の像であらねばならないのである。従つて、  
新しい日本的なる生活の仕方、に於て、日本的なる理念の中に於て、茲にアジアと云ふ廣大なる舞臺  
を中軸とする大亞細亞的道路建設が必要なのである。言ひ換へれば、日滿支を一體とする道路政策  
の完遂こそ、大亞細亞建設の第一歩でなければならぬ。然るに、果して現在の日本が斯くの如き見  
地に起つた道路政策の實行が積極的に行はれてゐるであらうか。細田德壽氏が國力培養、伸長の基

としての道路組織に關して完全無缺なる計畫を樹立し、之を實現する大政治家が出でざるかと數せられたのも決して故なき事ではあるまい。

然し乍ら道路建設は或は社會政策上の見地から、或は國防上の立場から、乃至は經濟的、文化的立場からと云ふ具合に實際的に道路建設に際しては色々の立場があり、又それに對する困難も勿論伴ふべき事は論を俟たない。しかし、之等の事情を研究し、各種の困難を排撃し、新たな道路組織を編制することこそ、新時代に即應する唯一の道ではあるまいかと考へられる。

尙之が實行方策としては、或は道路管理をして國家直屬の機關に依つて之れを統制するとか、或は又交通機關のあらゆる種類のもの、夫々の事情に従つて總動員すると云ふ前提下に、夫々の道路組織を徹底的に進めるとか、或は又、大都市道路に於ては、所謂、保健道路と防空道路、有事の場合の市民避難所として、とを兼行した、大道路網を建設するとか、或は又、實際上道路建設に際しては、從來の如く、官廳獨占の仕事であつて、國民の關與するものではないと云ふ様な考へ方と態度とを是正して、道路建設と道路確保とは全國民的な問題であり責任であると云ふ見地に立つて、之れを具體的に遂行せしめ、その手段としては、或は一定計畫に基いて、各地方の市町村、學校、團體等を勤勞報國作業として之れに參畫せしめると云ふ事も可能であらう。

兎に角、斯様な意味に於て、目下最も國策遂行上大切な問題の一つは、かゝる道路建設であると言ふ事を痛切に感じ、之の實現の日の一日も早からん事を心から期待するものである。