

研究

ナチス・ドイツに於ける道路法制

(四・完)

永 守 義 忠



目次

第一章 序論

(ドイツに於ける道路行政の概観と本稿の意圖)

第二章 自動車専用道路に關する法制

一 はしがき

二 自動車専用道路の意義

三 當初の組織形態

四 組織形態の變更

イ 變更の沿革

ロ 變更の要點

第五號

第三章 一般道路に關する法制

一 はしがき

二 路政沿革

三 一般道路行政組織

第四章 結語(道路行政の性格)

第六號

第三章 一般道路に關する法制

一 はしがき

一般道路とは何かといふと、ここでは自動車専用道路に

あらゆる道路を云ふ。(註1)一般に對する概念は特殊である自動車専用道路が特殊であり。他の道路がこゝに云ふ一般道路である。一般道路といふ代りに普通道路といふ語を用ふる者もある。(註2)

自動車専用道路は、近代國家の産物であるに反し、一般道路は、技術的良否の差は別として、人類生活が始まると同時に存在したと考へられる。それ程に、人間生活にタッチしてはゐるものの、そのもたらす効果は、自動車専用道路に於て見らるゝ程所謂華々しいものと云ふことは出来な。さきに本稿の序論に於て、ドイツ道路行政の概觀を與へ。その效果に驚嘆したのであつたが、一般道路が國防上經濟上占むる數々の重要性は、自動車専用道路のそれと、決して質的な差異があるものではない。唯量的にみて、かなり、それ等が縮少されるといふことは事實であらう。がまたそれだけに。一般道路は、自動車専用道路が具有してゐない様な、様々の特異性を持つとも考へられる。(註3)本章に於ては、ナチス・ドイツに於ける一般道路行政を

その法制的見地から検討しようと思ふ。その前に、ナチス成立に至るまでのドイツ道路の沿革を、簡單ながら素描し、然るのちに、現行制度を論じ度いと思ふ。

(註1) 一般道路といふ用例は例へば「新獨逸國家體系」第十卷三五三頁

(註2) 普通道路といふ用例は、例へば「道路の改良」

第二十一卷五號 一五頁

(註3) 一般道路は自動車道と異なり、歩行者、自轉車等の交通が自由である。又後者が國土の幹線のみを貫くに對して一般道路は、細部にまで行き通つてゐるから、所謂、道路の網(Netz)をなすには適し、短距離交通には便である。但し、舗裝の有無、速力許容程度の大小、幅員、勾配等の點につき概ねの一般道路が遙かに劣ることは贅言を要すまい。

二 路 政 沿 革

交通機關の發達と道路の實狀とは密切に關係してゐる、交通史上、認められることは、諸國の交通方法は、程度と時期の差はあれ、最初は、擔夫交通、續いて、駄獸交通、更に、車馬交通、鐵道交通、自動車交通、といふ歩みをた

どつてゐる。鐵道交通は、軌道に關し、道路とは一應切離して考へられるから之を除外するが、道路が、道路としての重要な機能を營むのは、自動車交通時代である。

諸國路政史を通じて自動車の發明せらるゝまでは、道路は、荒廢に放任せられた。ローマ道路の名こそ世に高けれ、夫れはローマ大帝國の没落とともに荒廢に歸して、歐洲諸國は皆十七世紀、十八世紀の頃まで可なり酷い道路であつた。ドイツ道路は、歐洲の斯ゝる状態の一環としてのみならず、地方分權主義國家の弊として、道路は、地方交通と、農業的用途に使用せられたに止まり、路政の統一と整備とは望むべくもなかつた。擔夫交通、駄獸交通、車馬交通時代にあつては、道路は、幅員、勾配、鋪裝等とは無關係に、唯、切り拓かれてゐる、といふ丈で、その使命の大部分を果してをつたのである。

自動車運輸が、従つて道路問題が、國家的經濟的な重要事として登場したのは、大戰後のことに屬しよう。尤も、自動車の發明は十九世紀末で、塙人ナルクス、や獨人ベン

ツや佛人ルバツソウルの功績によるところ多かつた(註1)。ドイツの道路の管理は、多くの邦(Länder)によつて行はれたが、それとても邦が直接之を管理するといふよりも更に下級地方團體に委任した場合が多かつた。プロイセンの如きはその典型的なものであつた。即ち一八七五年の讓渡法によつて一萬二千五百哩に達する全道路網を維持すべき責任を補助金の交付を條件として擧げて之を州(Provinzen)廳に移管し、邦はたゞ警察上の監督權を留保するに過ぎなかつたのである。(註2)(註7)

この様な組織の不統一によつて、道路建設も又統一がなかつたのであり、自動車旅行者は、道路の位置を調べなくとも、車内で感ずる道路の状況によつて州、縣、郡の境を超えたことを知り得たと言はれる位であつた。

一九二六年の末期の道路延長は、三三〇、〇〇〇キロメートルであるとされ、當時の計算の基礎數として一般に利用されてをつた。當時のドイツの道路を、分類する試みとして、道路建設義務者による分類、交通物體の種類による

分類、法的性質による分類技術的建設方法による分類の四
分法が考へられた。(註3)。

(1) 道路建設義務者を基準として考へると、邦 (Länder)
が之に當る場合。(但し、プロイセンでは州)、郡 (Kreise)
(マイエルン、では區 Bezirke) が當る場合、市町村 (Gemeinde) が當る場合に分れる。その延長數は

邦の國道(プロイセンを除く)	二九〇〇〇	キロメートル
プロイセン州道	二六〇〇〇	〃
郡道	一一八〇〇〇	〃
市町村道	一四七〇〇〇	〃

尤もこの數字は確定的のものではなく、相互間の流通は
絶へず行はれてゐた、その理由は、行政組織並びにその下
にある道路建設組織が非常に不統一で錯雜してをつたから
である。數字流通の大體の傾向は、初めの中は、上級團體
から下級團體への移行が多かつたが、長距離運輸に基づく
道路統制の必要は、その傾向を逆にし、例へばプロイセ
ンの如きは、一九二九年に再び、郡道その他地方道の管理
建設義務を擔ふにいたつた。

前述の數字を見ると、邦管理の國道並びにプロイセン州
道に比して、郡道、市町村道の延長の割合が著しく多いの
に氣が付かう、之を一九三七年の道路延長數に比ぶればそ
の差は歴然となる。(註4)

(2) 路上を通行する交通物體の種類並びにその交通方法に
よつて當時の道路を分類することが出来る。

殆んど全部の道路が、自動車と、自動車を除く車馬の兼
用の道路なりしことは勿論である。然し乍ら、交通量の中
で占める割合をみると、一九二六年の初期に於ては、車馬
交通は四八・三パーセントで、自動車交通が五一・七パー
セントなるに反し、二年後の一九二八年には、馬車交通四
四・パーセント、自動車交通五六・パーセントと變化してゐる
のは、僅々の中に、自動車交通の躍進を物語るものである
と言つて良い。(註5)

自動車のみが通行する道路 (Nur-Autostrassen) は、
道路網的なものとしては、イタリーにあり、(註6)その他、
小部分、アメリカ、フランス、イギリスにあつた。ヒトラ

1の自動車専用道路建設以前に於ても、ドイツは、イタリアの其を範として、自動車路建設の企てを試みたことがあるのは、注目せられる。

但しその方法は、主要道路網の設定を目標としたもの、それ等は主として、既存道路の改良によらんとしたものであつて、ナチスにをける。所謂 ヒトラー道路の如き、獨立の路線を設計建設せんとしたものではなかつた。

自動車道路線の選定は、貫通線 *Durchgangslinien* と横斷連絡線 *Querverbindungen* とに分れた前者としては、ハンブルクから、フランクフルトを超へてバーゼルに至る線と、ベルリンからライプツヒを越えてミュンヘンに至る線の双方が計畫せられ、そのため、特別の會社設立が試みられた。次に、横斷連絡線として考へられたのは、ケルン——ベルリン——ケーニヒス・ベルヒ、とマインツ——エルフルト——ライプツヒ——ドレスデン——クラカウの線であつた。然し最初から一齊に、之等全線の工事着手は到底不可能であつたから、上述の、ハンブルク、バーゼ

ル間路線では、フランクフルトからハヒデルベルヒ（又はマンハイム）又更に、マインツ、クラカウ間路線では、ハライプツヒ間の部分が先づ建設せらるることになつてをつた。

以上に述べた自動車のみが通行する道路と反對なものは當時に於てすら減少の一路を辿つてはゐたが、牛馬車交通（*Zugverkehr*）のみの道路がある。スイスに於ては二・三の州に於て、之らの道路は存してをつたが、當時のドイツに於ては、別に、車馬だけの通行に用ひられる道路を特に建設した譯のものではなかつたが、事實上、道路現狀の結果として、自動車の通行し得ぬ道路が、殊に東部プロイセンに存在した。統計的にみて東部プロイセンに、車馬交通の壓倒的に多いのは道路の斯かる現狀に歸因してをつた。

尙、以上交通物體の種類による分類の外に交通の方法、（*Art*）によつて、道路を、一級道路、二級道路、三級道路と分別する方法もあつた。一級道路は、長距離運輸の行

はれる道路。二級道路は、中距離運輸の行はれる道路、三級道路は、地方的交通のみに使用せられる道路を云ふ、之等の道路分類法は、それ自體としては價值があるかも知れぬが、實際には、夫々、國道、（プロイセンでは州道）郡道（バイエルンでは區道）、市町村道に該當してゐた。

(3) 道路を法的にみて公道と私道とに分れた。この道路分類は、純法理論的問題で、歴史的問題ではないので、之の説明を省く。

(4) 道路舗裝を、技術的見地からみて、左の種類に分類せられた。

1 普通碎石舗裝

Gewöhnliche Schotterchaussierung

2 路面處理碎石舗裝

Schotterchaussierung mit Oberflächen-dichtung

3 内部タール化碎石舗裝

Innenunterbau

研究 完

4 路面處理並内部タール化
碎石舗裝 umb Oberflächen-dichtung

5 アスファルト Asphalt

6 コンクリート Beton

7 小舗裝 Kleinflaster

8 大舗裝 Grossflaster

一九二〇年の道路は、碎石舗裝が主であつたが、その中でも、最初の内は、普通碎石舗裝が主であつたが、段々と自動車交通の發達につれて、路面處理、並びに内部タール化への傾向へ進んで行つた。

今之の割合を調べてみると、一九二五年の末には郡道（バイエルンでは區道）總延長二二八〇〇〇キロメートルの中、一〇一〇〇〇キロメートルが碎石舗裝、一七〇〇〇キロメートルが大舗裝、三三〇〇〇キロメートルが小舗裝残り六〇〇〇キロメートルが、他の方法といふ割合である。又、プロイセン州道に於ても割合は似てをつて、五分ノ四

が碎石鋪裝、十分ノ一が大鋪裝、二十分ノ一が小鋪裝、残り二十分ノ一がアスファルト並びにコンクリート道路であつた。

之らの割合について考へるに、道路面中で、碎石鋪裝が如何に大きな部分を占めてをつたかゞ察せられる。一九三八年に於けるナチス一般道路に於ける道路完成状態は次表の如くであるが、彼我對照すれば、兩者間に大なる経庭の存するを知る。

簡易碎石鋪裝 路面處理 中級鋪補 高級鋪裝 計

國道	六・〇三	三・三七	一・〇	二・九三	〇	二・七五	一・〇〇
一級地方道	四一・五五	三二・八七	一・〇	五〇	一五・〇八	一〇〇	〇
二級地方道	六九・九一	一一・二一	〇	四・七四	一三・二五	一〇〇	〇

ナチ政府出現前のドイツ道路は大體以上の如き沿革を辿つてゐた。之らを通ずる特徴としては、第一に地方分權主義の結果として組織と建設とに統一と綜合が存しなかつたことである。従つて經費と收入の計算も複雑なものであつて、恒久的財源獲得に不適當なものであつた又國土を連絡

する道路網計畫の立案が不可能であつた。第二に、前掲の割合によつて明かにせられた如く路面鋪裝の不十分なことである。

然も、各邦、州毎に鋪裝技術の異なるために、漸次交還界の王座を占めんとした自動車長距離運輸に適せざること甚しかつた。

斯る道路現状の改善は、第三帝國の喫緊の任務の一つであつた。既に前述した如く、ヒトラーが、政權掌握とともに大々的な自動車専用道路建設案を發表したが、一般道路に附いても、管理權を統一するため、道路總監は、全道路體系に對して、主要道路の規格を統一し道路工事の均一性を確保し、道路體系を再分類し、(1)國營自動車専用道路、(Kratfahrbahnen) (2)國道 (Reichsstrassen) (3)一級地方道 (Landstrassen I Ordnung) (4)二級地方道 (Landstrassen II Ordnung)として統一的な維持制度を設けた。之を規定する法令としては

道路制度並道路管理の暫定的新規制法 (G. ueber die

einstweilige Neuregelung des Strassenwesens und der Strassenverwaltung) 一九三四年三月二十六日

同施行規則 (Durchführungsverordnung)

○兩者がある。

(註1) 橋崎敏雄 著 東亜交通論 四九頁

(註2) Gernerhausen, Wegerecht und Wegeverwaltung in Preussen 11Bd. s.33

(註3) 以下の論述は F. Wasner, Finanzierung der Landstrassen im neuzeitlichen Verkehr, 1928

に依る所多し。

(註4) 一九三七年には、國道 四一、三二一キロメートル

一級地方道 八四、二五七 "

二級地方道 八六、二一六 "

割合のみならず、各道の總延長も増してゐる。

(註5) 各地方によつて、割合は異なる、工業地帯では自動車數が多いに反し、農業地帯では少ない、例へば、ウエストフールンでは自動車七八・七パーセントなるに反し、東部プロイセンでは、一六・七パーセントに過ぎない。

(註6) イタリアに於ては、自動車道會社を創設し、一九二

二年十二月一日を以て、大蔵、土木兩大臣より、ミラン起點

として北部湖沼地方の都邑に達する自動車道開設の特許を得

一九二五年十二月に竣功した。この路線はミラン (Milano)

より北部イタリアの交通頻繁なる、地方を縦走するとともに

世界的名勝地たる湖沼地方を連絡するものであつて、ミラン

よりセスト、カレンデ (Cesto Calende) に至らんとするもの

を幹線とし、ライナーテ (Lainate) に於てコモ (Como)

に至る第一線を分岐し、ガララーテ (Gallarate) に於てバ

プレーゼ (Varese) に向ふ第二線を分岐する。

(註7) プロイセンに於ける自治政治組織に就ては渡邊宗

太郎著「自治制度論」二〇八頁以下参照

三 一般道路行政組織

一般道路は、從來の複雑な分類方法から離れて、全國を

統一して、(1)自動車道路、(2)國道、(3)一級地方道、(4)二級

地方道の四種類に統一分類せられることになつた。これは

大きな進歩と言へる。尙、本法規の支配を受けない道路と

しては、この外に、市町村道 (Gemeindestrasse) がある。

道路の中で前述の三四年三月二六日の暫定的新規制法 (以

下「新規」と略す)によつて規定せられたのは前述の四種ではあるが、その中で第一種の、國營自動車専用道路に就いては、本誌前號に記述した様に、單行法令が存する。

ドイツ道路總監は、(イ)如何なる道路が、本法(新規)の規定に服するか及び(ロ)如何なる道路が、國道及び一級並びに二級地方道として所屬せらるゝかを決定する。道路建設負擔者(Der Träger der Strassenbautas)が各道に就いて規定せられた。「道路建設負擔者」は何をするかといふと、道路の維持と建設の費用を負擔する。

(1) 「國道」の「道路建設負擔者」は國家である。

(2) 「一級地方道」の「道路建設負擔者」は一九三五年四月一日より、ラント(邦)とプロイセンでは州である。一九三三年六月一六日の國勢調査で住民六〇〇〇以上を有する市町村を貫通する地方通過交通路(Ortsdurchfahrten)に道路建設負擔は及ばなす。(註1)

地方道過交通路の建設負擔を、國、邦、又はプロイセン州が負ふ場合に、その負擔區域は、幅員六メートル(道

路中央より双方に三メートルづつ)に限極せられる。

(註2)

(3) 「二級地方道」の建設負擔者は、ドイツ道路總監が、内務大臣、大藏大臣と協議して定める。二級地方道の建設負擔者が決まる迄は、從來の、維持者が、依然として、維持管理の責に任ずる。(註3)

敷地の「所有權」から生ずる凡ゆる權利義務は、各建設負擔者に所屬する。但し、植樹の利用と栽培は、從來の所有者又は利用權者からの申請に基いて、彼らに委讓することが出来る。

次にドイツ各道路の管理者をみると、

(1) 「國道」は道路總監に依つて管理せられる。道路總監は、任務遂行のために、邦廳、プロイセンに於ては、州廳を利用することが出来る。之ら下級廳は、道路總監の指令に従つて事務を執行する。尙、邦並びに州に於ける高級技師は、道路總監と協議をして任命せられる。

國道路線中に、地方通過路が存する場合は相當ある。

之らの地方通過路は、市町村、又は市町村組合によつて維持管理せられるのであるが、國道との關係が密切であるから、道路總監は、地方通過路建設が必要なりや否や、或はその如何なる種類を建設すべきや、或は又建設時期を何時からになすべきやを決定する權限を有する、但しその際には、市町村監督官廳 (Kommunalaufsichtsbörde) と協議をしなければならぬ。

「道路建設者」即ち國が、地方通過交通路の費用を支辨したときには、その金額は、道路總監の申請により、當該行政廳が、ラント法の規定に従つて、支拂を保證せねばならぬ。

(2) 「一級地方道」の管理者は、邦廳又はプロイセンに於ては、州廳である。然し地方道は、ナチス以前に於て地方分權的に經營、管理せられたのと違つて、中央機關たる道路總監の直接の監督に服してゐる。即ちその方法としては、(イ)道路總監は諸々の一級地方道の管理と維持の統一に必要な命令を發することが出来る。(ロ)

一級地方道の建設計畫は道路總監の認可を必要とする。

(3) 「二級地方道」の管理者は、道路總監が決定する。その監督權は、やはり道路總監が行使する。總監は、該道の統一的な維持に必要な命令を發しうる。

道路は以上の如くして維持せられ、管理せられるが、從來、一級又は二級地方道に屬せず、従つて、ラントや州が建設負擔に任じない道路を新しく作る場合には、道路總監によつて指揮せられる建設署 (Baubehörde) が之を遂行する。

諸々の點について道路總監が道路行政の監督指導權を有することは前述の通りであるが、一括して道路監督權と道路警察權とは、道路監督に委讓せられた。總監は、その權限行使のために、下級地方廳を利用し得る (「新規」九條)。

總監は、自己の權限を總括して、下級廳に讓渡することは出来ない。乍然、個々の權限を、個別的に讓渡することは差支へない (「新規」十條)。

尙、經過規定として、一九三五年三月三十一日まで、

「一級地方道」はラント又は州の代りに、從來の管轄官廳によつて、管理せられ得る。又「國道」に就いても同様である。経過期間中に要する費用は、從來の管轄地方團體が負擔せねばならぬことになつてゐる（「新規」十四條）。

以上は、三四年三月の法律の内容の概括であり、之によつて、實質は兎も角、形式上ドイツの道路は一應の整備をみた譯である。尙、同法十三條によつて、總統は、道路總監の建議に基いて、本法施行並びに補充に必要な法令を發布しうることになつてゐる。之に基いて、三四年一二月七日に施行規則が公布せられた。以下に記するのは、同規則の概要である。

ラント又はプロイセン州の最高道路建設署は、各道路種類毎の、道路臺帳 (Strassenverzeichnis) を備へ付けることになつてゐる。臺帳の設置運用に關する規定は、道路總監が發する。道路が國道なり、一級地方道なり、二級地方道なりの性質を得喪するのは、道路臺帳記載の有無による。道路が種別毎に道路臺帳に記載せられた場合に、そ

の費用負擔者が決まる譯であるが、新負擔者は記載年月の翌年から責任を生ずる、但し若し記載が一年の末月の場合には、翌々年から負擔が始まる。臺帳への記載、抹消は、

(1) 「國道」に就いては、道路總監が、内務大臣と協議して命令を發する。

(2) 「一級地方道」の記載、抹消は道路總監が、ラントの最高建設署、プロイセンでは州廳の意見を聽いて命令を發する。從來、市町村又は市町村組合によつて管理せられてゐた道路については、やはり従前の管理義務者の意見を聽かなければならない。

(3) 「二級地方道」を道路臺帳に記載抹消するのに就いては、ラントの最高建設署又はプロイセン州廳が命令を發する、但し命令を發する前に、記載すべき道路表を公示して、新舊兩負擔者に知らしめねばならない。

「二級地方道」管理建設負擔に就いては前掲法律には具體的に明記するところが無かつたが、施行細則によつて、稍と具體化せられるに至つた。それによれば、プロイセン、ヴ

イース・バーデン、バイエルン、ザクセンを初め、一七地方の建設負擔者 (Träger der Strassenbaulast) が定められた。その建設負擔者は、郡、縣、縣組合、邦、邦組合等甚だまちまちであつて統一がないのは、現存地方道路組織がいかに複雑なる、従前の道路組織との矛盾に苦しんでゐるかを察知せしめる。

之等の複雑なる二級地方道の「管理」(Verwaltung)については未だ統一的な規定の成立を見ないから、規定成立までは、建設負擔者が、管理權をも行使し得ることになつてゐる。然し、三四年四月一日現在、自己の建設作業組織を持つてゐない、建設負擔者がある場合には「管理」はラント建設署又はプロゼイン州廳によつて行使せられる。

管理權を行使し得る建設負擔者は、管理權をラント建設署又はプロイセン州廳に讓渡することが出来る。讓渡の申込には義務として受諾しなければならない。又別の場合として、建設負擔者が管理者としての適性を缺く場合及び、高級官吏の存せぬ場合には、道路總監は、管理權をラント

建設署又はプロイセン州廳へ讓渡すべきことを命ずることが出来る。但し、最高ラント廳 (die oberste Landesbehörde) の合意を必要とする。尙又、ラント中央廳 (Landeszentralbehörde) は、建設負擔者の意思に反する場合でも、道路總監と合議して、管理權の讓渡を命ずることが出来る。

以上の諸場合に於て、建設負擔の範圍は、法律の定めが出来る迄は各地方法の規定による。

施行細則には、二級地方道に關する規定の外に、地方交通路 (Ortsdurchfahrten) に關して詳細なる規定を設けてゐるが、之はドイツ道路行政組織の根幹には觸れぬし、又甚だしく複雑なる故こゝに説明を省くことにする。

最後に、道路總監は内務大臣と協議をして、ラント又は州が、他のラント又は州の道路建設事業に服従すべき旨を規定しうることになつてゐる。

ナチス以前の、錯雜せる道路組織に比べて、兎も角、ドイツの道路は形式的な整備を見、その根本を道路總監が握

ることによつて、國家的統一まで進まんとするに至つた。又法制組織の整備とともに、技術的に路面舗装も着々と進出しつゝあることも前述した如くである。而して斯る傾向は、ドイツ國家の發展につれて益々拍車をかけると斷言し得る。然し一般道路に關する法制の内容は未だ形式的、手續的のものであつて、過去の狀態を一應清算した程度に過ぎない。此等の形式及び手續を足場として將來實質的、積極的なる道路計畫を盛つた法制の出現が期待せられる。

(註1) 後述する如く、地方通過路は原則として市町村又は市町村組合によつて維持管理せられる(「新規」五條)。その詳細については、施行規則第十三條以下に規定がある。

(註2) この六メートル幅員については、若し、該道路に接續する道路が少くとも五キロメートル以上、六メートル以上の幅員を有する場合には、道路總監は、同幅員まで擴張を命ずることが出来る。擴張義務負擔は、道路臺帳への記載に依つて始まる。(施行細則一五條)

(註3) 二級地方道の維持管理については、本法律には具體的な規定を設けてゐなかつたが、後述する如く、施行細則に詳

細なる規定が存してゐる。(施行規則七條——一二條)

第四章 結 語

以上若干の検討に(道路行政の性格と重要性)よつて、ナチス・ドイツに於ける道路法制の論述を終る、つとめて努力してみた積りではあつたが、適切な資料に乏しきこと、時間の不足とに災されて、筆意圖の如く進まざりしは省みて慚愧に絶へぬ次第である。

われわれが事をなすに當つて、外國の制度なり實情なりを調べるのは、結局は夫れによつて、我國行政の進路の資料にするがためであつて、たゞ單に外國の事情を學ぶ丈では足りないと思ふ。ドイツの道路、殊にアウトバーンの如き、我國將來の路政に採つて參考とすべき點も少なくない。然し又、外國に於て成果を擧げたといふそれ丈の外面的理由によつて、直ちに之を我國に應用せんとするも又、國家の歴史性に着眼せぬものである。地形、氣候、財政、社會狀態、産業發達の程度等の事情は彼我必ずしも同一視

しうる譯ではない、さりながら又一國家の進展は、他國家の文化と全然没交渉に遂げられる譯のものでもない。

此は考へ方の根本に於て、國家個性主義を採る。國家は團體として一の獨立性を有する。然も國家は時間的の面に於ては歴史的な個性の持主であり空間的な面に於ては社會的な個性の持主である。斯る國家個性の發揚こそは國家進運の原動力であり、逆に言へば、個性なき國家の進運は望むべくもない。然し個性は、又外界より閉ざされた個性でなく開かれたる將來性を包含する個性でなければならぬ。外國の諸事情を調べるのは、開かれたる國家個性の進展に資せんがためであり、又そのためにこそ價值がある。

國家個性の進展の資料となる外國の事情の中でも、比較的修正を加へずにそのまゝに價值あるものと、國家個性の立場からかなり再修正せられねばならぬものとある。技術的な資料はどちらかと言へば前者に屬する、道路政策や廣く土木政策の如きは、比較的世界的普遍性を有つてゐるものに屬し、國家個性に牴觸する恐れは少ない。此の點

に於て土木事業の一特色があるし、それだけに外國形態の研究の必要なる故以が存する。

道路政策の他の特色として、政策の可否の價值判斷が甚だ相對的であり、さるが故に、政策の實踐性が最も重んぜられるといふことである。抽象的な表現であるが、具體的に云ふと斯うなる。甲といふ道路を建設した場合に、その甲道路建設といふ政策が完全に即ち絶對的に失敗したといふことは特殊な例外を除いては先づ考へられない。その道路が出来たゝめに、社會的、經濟的に非常な害毒を流し、人心を攪亂せしめるといふ例は先づあるまい。寧ろ、その甲道路建設政策が失敗せりとせば、その理由は、甲建設に費した丈の豫算と時日と勞力を他の例へば乙道路建設に費したならば、もつと有效適切であつたと價值判斷せられるがためである。甲道路建設は建設以前の狀態に比すれば、絶對的には、若干の利益を與へた事は事實なのである。唯乙道路建設がより有益なりしと思惟せらるゝが故に、それと比較した場合、始めて、甲道路建設の失敗が斷定せられ

る。最初の道路建設だけからは、政策の良否の價值判斷が流出して來ない。之を道路政策の可否の價值判斷が、相對的であるといふのである。之を他の政策と比較してみた場合にその差は明かとならう。例へば、經濟政策に於て、低物價政策を採るべきか、高物價政策を採るべきかは、現今の如き時代を除いては、必ずしも一概に決し得ない。又例へば外交政策に於て、何國と協力提携すべきかは、それ自體甚だ難しい問題である。これ等の政策の價值判斷の基準は政策それ自身の中にある。従つて、その基準は絶対的なものである。

尤も、之等の諸政策と雖も、曩に述べた價值の相對性を全然含まないといふのではない、例へば、某國と結ぶことは得にも損にもならぬが、他の某國と結べば積極的に得になると考へられる如き場合もあり得るが、大體に性格付ければ、絶対的に、即ち他に採らうべき政策と切り離して、それ自體としてその價值が決定せられる。此れ道路政策の性格と相反する所である。

さて、政策價值が絶対的のものであるときには、政策の實踐は慎重でなければならぬ、情熱と實行力とで猪進することは、一歩誤れば國家を絶対の危機に導く。斯くの如き政策に於て、實踐性が重んぜられること論を俟たぬが、その實踐は、絶対的な價值規範によつて裏付けられてをらねばならない。逆に言つて、道路政策の如きは、道路建設は、前述の如く常に何らかの價值を絶対的に含んでゐるのであるから、實踐に絶対的の危機を伴ふことはない。さきに、道路政策に於ては、實踐性が最も重んぜられると言ふのは、斯かる意味を有してゐる。

道路政策と實踐との關係をや、別の見地から眺めてみよう。甲道路建設によつて得らるゝ利益總額をA、乙道路建設によつて得らるゝ利益總額をBとすれば、甲道路建設政策の成功は相對的に $\Delta V \square$ の場合である。所が甲道路建設を逸早く實踐すればする程、 $\Delta V \square$ なる結果をもたらし易いことになる。何となれば、今、甲道路が一定時間に齎らす利益をI時間を τ とし、乙道路が一定時間に齎らす利益を

「I」時間をtとすれば、

$$A = I \times t \quad B = I_1 \times t_1$$

$A \succ B$ なるためには $I \times t \succ I_1 \times t_1$ であればよす。然るに、甲道路が乙道路より逸早く建設せらるゝとせば、 $t \succ t_1$ 故に

- (1) $I \succ I_1$ のときは 勿論 $I \times t \succ I_1 \times t_1$ 従つて $A \succ B$
- (2) $I = I_1$ のときも $I \times t \succ I_1 \times t_1$ 従つて $A \succ B$
- (3) $I \prec I_1$ のときは $I \times t \succ I_1 \times t_1$ 従つて $A \succ B$
- (4) 又は $I \times t \succ I_1 \times t_1$ 従つて $A \succ B$
- (5) 又は $I \times t = I_1 \times t_1$ 従つて $A = B$

以上の五つの場合に、始めの三つの場合は、甲道路建設政策が、相対的に正しかつたことを意味するが注意すべきは(3)である。IがI₁より少なるにも不拘、然も尙AがBよりも大なる結果を及ぼしたのはtがt₁よりも大なりしがためである。甲道路を、速に建設すればする程tがt₁よりも大となり、従つてAがBより大となる可能性が益々多くなる。道路政策に於て實踐が尙ばれるのは、此に歸因する。

「時は金なり」といふ標語が、そのままに該當しよう。ヒトラが、政權掌握とよもに、道路建設に着手したのは、われわれの範とせねばならぬ態度で、慎重を要すべき政策に對しては、熟慮を必要とすると同じ意味に於て、實踐斷行を要すべき政策は又、速に着手せられねばならない。外國事情の研究も、或は又様々の調査も、實踐への情熱と意志を振起せしむるに非れば時間と豫算と努力の徒勞に歸するであらう。こゝに道路政策の性格がひそむのである。

道路建設は、時間的空間的に擴がりを持つ、そこに建設の可視性が存する。建設をしたがために及ぼした經濟的結果は勿論不可視性を有するが政策の當面の成果(道路建設)は可視性を有する。これは他の政策とやゝ趣を異にする。例へば低物價政策の如きを考へると、低物價政策の目標は物價を引下げることであるが、物價をどの程度に下げ得たか否かは、漠とした統計による以外は判別しない。道路政策はその意味では、目標が到達したか否かと判然とする。道路は時間的にみれば、後世に至るまで成果が傳承するもの

であり、空間的にみれば、可視性を有する、そこに道路の持つ大きな機能が存する。然し乍ら大きいだけ、それだけ道路が人間生活に與へる影響は甚だ補助的であり、別言すれば、基本的、根幹的なものである。補助的といふ意味は、

道路は空間的な「動き」を載せる設備である以上、その「動き」に對して補助的な役割を演ずることを意味する。

「動く」ものがある以上、當然「動く」場所を利用しなければならぬ。「動く」場所は道路であり、道路は、「動く」

ものに利用せられる、利用せられるといふ意味に於て補助的である。然し補助的であるといふこと機能が少ないとい

ふ意味では毫もない、交通物體がない以上道路は補助的受動的な性質上、機能を有しないかも知れぬが、然し、又他

方交通物體は、道路なくしては眞の交通物體たり得ない。補助的受動的な面から大きな機能を營みつゝあるのが道路

の實體である。

道路の實體が、「動き」に對して、受動的ではあるが大きな本質的な機能を營むものである以上、道路は「動き」を通

し、人間生活——政治的經濟的、文化的の——全領域に對して接觸をする、その接觸の態様は、基本的、根幹的である。諸種の人間生活から「動き」を抽象した姿を考へることは出来ない、と云ふ意味に於ても、又、人間生活の發展は「動き」を與へられて始めて行はれる、といふ意味に於ても、その「動き」の根幹に道路が存する。人間行爲が加はる以上「動き」を含まぬものはない、山上の墓石は動かぬかも知れぬ。物理的に見れば動かぬとも言へ様が、經濟的、實質的にみて、最も動かぬと思はれる墓石からも「動き」を抽象するを得ない、墓石を作るのに、費した人

間勞動は、悉く「動き」の連続である。更に又墓石を廻る様々の人間行爲からも「動き」を抽象することは出来ぬ。

道路は人間行爲の全分野と「動き」を通して關聯する。

従つて道路は間接には、人間行爲の全分野に關係する。その關係の態様は、一應受動的、補助的ではあるが、然し本質的、根幹的な機能を營む。この機能を發揮せしめるといふ實踐の點に道路行政の重要性が存する。